



นโยบายการขนส่งและจราจร

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.)

ปีที่ 2 ฉบับที่ 1 ตุลาคม - ธันวาคม 2552

ISSN 1906 - 3601

www.otp.go.th

www.otp.go.th

ครบ 7 ปี สนข.

“เราจะพัฒนาระบบขนส่งและจราจรต่อไปอย่างไม่หยุดยั้ง”



สนข. อินเทอร์เน็ต

สัมภาษณ์ นักวิชาการขนส่งทรงคุณวุฒิ
นายจรัสญ์ ตั้งไพศาลกิจ

สรุปพิเศษ

7 ปี สนข. กับการพัฒนากระบวนการขนส่งและจราจร

เปิดโลกเทคโนโลยี

เทคโนโลยีระบบขนส่งสาธารณะในยุโรป

คมนาคมก้าวไกล

การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ พริตลาร์เกียวโต
และการดำเนินงานในภาคคมนาคมและขนส่ง





อาศิรวาทพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว วาระมหามงคลเฉลิมพระชนมพรรษา 5 ธันวาคม 2552

ทูลกระดอมบาทยาดรพาพลกษัตริย์
ทุกหนทางกันดารพานไฉน
สุดเขตแดนแดนเหนือกลางอีสานใต้
สิ้นพระทัยความเป็นอยู่มีรู้อยาย
สายพระเนตรยาวไกลไขปัญหา
รัชดาฯ วงแหวนแกนชั้นใน
คู่ขนานลอยฟ้าฯ พาปลานปลั้ม
ถนนวัดสุทธาวาสราษฎร์เปรมปรีดิ์
อันถนนหยดน้ำตามตำริ
วงแหวนอุตสาหกรรมล้ำตระการ
ถนนนครพิงค์แก้ติดขัด
ดำเนินรีขึ้นทุกหนถนนงาม
ข้าบซึ้งในพระราชกรณียกิจ
เป็นข่าวองบาทบงส์องค์กษัตริย์
ในวาระเฉลิมพระชนมพรรษา
สตุ์ต้องคว้านขุดอัญเชิญ

ถ้วนทุกฝั้น ถ์ เสียดหัวเขตชั้นถ์
ไม่ทรงห่อหุ้มเหนียวหนักพักรกาย
ทรงห้องใยทอราษฎร์ไม่ขาดหาย
ทุกซมลายกลายเป็นสุขทุกถิ่นไทย
พัฒนาการขนส่งทรงวินิจฉัย
สัณฐานไรเคสื่อนคล่องคล่องธานี
มีอาณัติพระเมตตาพาสุข
ต่างยินดีขึ้นชมพระปรีชาชาญ
ปลั้มปิตน้ำพระทัยอันไพศาล
อีกสะพานพระรวมแปดก้องเกียรตินาม
ทรงบำบัดทุกข์บนทางอย่างล้นหลาม
ขอติดตามรอยพระบาททุกยาดร
ด้วยดวงจิตมุ่งมาตปรารภ
ตามมรรคา ถ์ ประสงค์ทรงดำเนิน
เหล่าประชาเทิดไท้ใจสรรเสริญ
ทรงพระเจริญยิ่งยืนนานทุกกาลเทอญ

ด้วยเกล้าด้วยกระหม่อมขอเดชะ
ข้าพระพุทธเจ้าข้าราชการ และเจ้าหน้าที่ สทช.



บทบรรณาธิการ

สวัสดีค่ะ ท่านผู้อ่าน...วารสารนโยบาย
การขนส่งและจราจร ทุกท่าน” วารสารฉบับนี้เป็น
ฉบับที่ก้าวสู่ปีที่ 2 แล้ว ในนามบรรณาธิการหวังเป็น
อย่างยิ่งว่า เนื้อหาที่จัดทำขึ้นนี้จะช่วยเสริมความรู้
ด้านการขนส่งและจราจร และเป็นประโยชน์สำหรับ
ผู้อ่านวารสารไม่มากนักน้อยนะค่ะ...

สำหรับวารสาร “นโยบายและแผนการขนส่ง
และจราจร” ฉบับนี้ บรรณาธิการ ขอแสดงความยินดี
กับสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
ที่ได้ก่อตั้งมาครบ 7 ปีแล้ว ซึ่งวารสารฉบับนี้มีคอลัมน์
สัปดาห์พิเศษ เกี่ยวกับ “ผลการดำเนินงานของ สนข.
ตลอดระยะเวลา 7 ปีที่ผ่านมา” รวมทั้งท่านผู้อ่านจะได้
พบกับ นายจำลอง ตั้งไพศาลกิจ นักวิชาการขนส่ง
ทรงคุณวุฒิ ของ สนข. ได้กล่าวถึงมุมมองการพัฒนา
ระบบขนส่งและจราจรในอนาคต ว่าควรจะเป็นไป
ในทิศทางใด

นอกจากนั้น ที่มวารสารฯ ขอเสนอคอลัมน์ใหม่
คือ คอลัมน์ “ที่นี่มีที่มา” โดยขอประเดิมด้วยเรื่อง
“สะพานภูมิพล 1 และสะพานภูมิพล 2...หนึ่งใน
โครงการแก้ไขปัญหารถติดตามแนวพระราชดำริ”
ส่วนคอลัมน์ที่สร้างความเพลิดเพลินให้ผู้อ่าน เช่น
คอลัมน์ ธรรมะกับชีวิต ฉบับนี้เป็นเรื่อง “ดำรงชีพ
อย่างมีสุข” ซึ่งเกี่ยวกับข้อคิดในการดำรงชีวิต และ
มีคอลัมน์อื่นๆ ที่น่าสนใจอีกมากมาย



สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
กระทรวงคมนาคม

วารสารนโยบายการขนส่งและจราจร

คณะที่ปรึกษา

นางสร้อยทิพย์ ไตรสุทธิ์

ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

นายประณต สุริยะ

รองผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

นายจุฬา สุขมานพ

รองผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

นายจำลอง ตั้งไพศาลกิจ

นักวิชาการขนส่งทรงคุณวุฒิ

นายวิชัย อภิเมธีธำรง

ปฏิบัติหน้าที่ผู้อำนวยการกองจัดระบบการจราจรทางบก

นายประสิทธิ์ รักษายศ

ผู้อำนวยการสำนักแผนความปลอดภัย

นายพีระพล ถาวรสุภเจริญ

รักษาราชการแทนผู้อำนวยการสำนักแผนงาน

นายชาญชัย สุวิสุทธิกุล

ผู้อำนวยการสำนักพัฒนาระบบการขนส่งและจราจร

นายวิจิตร นิมิตรวานิช

รักษาราชการแทนผู้อำนวยการสำนักส่งเสริมระบบการขนส่ง
และจราจรในภูมิภาค

นายวิชา ปุกหุด

รักษาราชการแทนผู้อำนวยการศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศ
การขนส่งและจราจร

บรรณาธิการ

นางประติสร ลิมเจริญชาติ

รักษาราชการแทนผู้อำนวยการสำนักบริหารกลาง

ผู้ช่วยบรรณาธิการ

นายสฤณีพงศ์ บริบูรณ์สุข

ฝ่ายจัดการวารสาร

นางสาวเยาวมาศ เทียวทอง นายกีภพ ปุષปะาคม

นายวิทยา กอกลิ้น นางสาวสตีตรา จันทร์เอี่ยม

นางสาวประภาศรี เลี้ยวเจริญ

กองบรรณาธิการ

นางวิไลรัตน์ ศิริโสภณศิลป์ นายชัยวัฒน์ สังขาคย์

นายสรพงศ์ ไพฑูรย์พงษ์ นายเผด็จ ประดิษฐ์เพชร

นางดวงเดือน นพรัตน์ นายอายุวัฒน์ จิตประเสริฐ

นายปริญญา ถนัดทาง นางสาวจิรัชก ห้วยหงษ์ทอง

นายธนพล จรัสวณิชวงศ์ นายชัชวาล สิมะสกุล



5



7



11



17



48



49

2 อาศิรวาทพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว วาระมหามงคลเฉลิมพระชนมพรรษา 5 ธันวาคม 2552

5 คุยเฟื่องเรื่องข่าว

กระทรวงคมนาคมนำร่องระบบติดตามรถโดยสารประจำทางในเขตกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล

เปิดศูนย์บูรณาการข้อมูลด้านการจราจรและขนส่งอัจฉริยะ (ITS)

7 สนข. อินเทอร์เน็ต

จำรูญ ตั้งไพศาลกิจ : ผู้ทรงคุณวุฒิด้านขนส่งและจราจร ของ สนข.

11 มุมมองขนส่งและจราจร

การเพิ่มประสิทธิภาพระบบขนส่ง : การพัฒนาจุดเชื่อมต่อปัจจัยหนึ่งแห่งความสำเร็จ

17 สนข. มีคำตอบ

ประเทศไทยมีการพัฒนาระบบเส้นทางคมนาคมขนส่งเชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้านหรือไม่ และมีที่ใดบ้าง

19 เปิดหูเปิดตา

ขนส่งสีเขียว (Green Logistics)

21 เปิดโลกเทคโนโลยี

เทคโนโลยีระบบขนส่งสาธารณะ ในยุโรป

23 จุดประกายความคิด

ทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน ประเทศไทยเราจะมีส่วนร่วมได้อย่างไร

26 ท้ายมาเล่า

“ไม่ไผ่” มหัทศจรย์...แก้ปัญหাজราจร

27 สัจจกรทั่วไทย

น่าน...เมืองในฝันของนักท่องเที่ยว...

29 เวทีความคิด

เรื่องน่ารู้เกี่ยวกับอันดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทย

32 แลกเล่าประสบการณ์

ประสบการณ์ของผม...กับการจัดการอบรมเรื่องโลจิสติกส์

35 คมนาคมก้าวไกล

การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ พืชสารเขียวโต และการดำเนินงานในภาคคมนาคมและขนส่ง

38 สถิติขนส่งและจราจร

สถิติการใช้น้ำมันในภาคคมนาคมและขนส่ง

39 สก๊อปพิเศษ

7 ปี สนข. กับ การพัฒนาระบบขนส่งและจราจร

48 ที่นี่มีที่มา

สะพานภูมิพล 1 และสะพานภูมิพล 2...หนึ่งในโครงการแก้ไขปัญหাজราจร ตามแนวพระราชดำริของพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว

49 สนข. เพื่อสังคม

โครงการแรลลี่มหากุศล “คู่พระบารมี...มีขวัญชาวไทย” เฉลิมพระเกียรติพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวและสมเด็จพระนางเจ้าพระบรมราชินีนาถ

51 ธรรมะกับชีวิต

ดำรงชีพอย่างมีสุข

52 รอบรู้ สนข.

ข้าราชการและเจ้าหน้าที่ สนข.





กระทรวงคมนาคมนำร่องระบบติดตามรถโดยสารประจำทางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

นายโสภณ ชาร์มย์ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมเปิดเผยภายหลังการตรวจเยี่ยมและดูงานศูนย์บริหารจัดการรถโดยสารประจำทาง เมื่อวันที่ 16 กรกฎาคม 2552 ตามโครงการพัฒนาระบบรถโดยสารประจำทางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ณ เขตการเดินรถที่ 5 (อู่แสงดำ) ว่า สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) กระทรวงคมนาคม ได้จัดทำโครงการนำร่องระบบติดตามรถโดยสารประจำทาง GPS และ GPRS เพื่อพัฒนาปรับปรุงโครงข่ายเส้นทางรถโดยสารประจำทางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลให้เหมาะสม และสอดคล้องกับความต้องการการเดินทางของประชาชน โดยโครงการนำร่องดังกล่าวมีการติดตั้งระบบ GPS รวม 4 เส้นทาง ได้แก่ สาย 20 ป้อมพระจุลจอมเกล้าฯ-ท่าอากาศยาน สาย 21 วัดคูสรี-จุฬาลงกรณ์ สาย 76 แสมดำ-ประตูน้ำ และสาย 105 ตลาดมหาชัยเมืองใหม่-คลองสาน และมีการติดตั้งระบบ GPRS ที่ศูนย์ควบคุมกลาง (Pilot Control Center) ติดตั้งป้าย LED เพื่อบอกเวลาที่รถโดยสารประจำทางจะเข้ามาจอดในแต่ละป้าย รวม 20 แห่ง รวมทั้งทดสอบระบบบริหารจัดการรถโดยสารประจำทางที่พัฒนาขึ้นในโครงการตลอดจนมีการฝึกอบรมการใช้ระบบแก่เจ้าหน้าที่ ขสมก. ทั้งนี้ สนข. จะทำการประเมินผลโครงการนำร่องทั้งก่อนและหลังการดำเนินการโครงการ (Before and After Study) เพื่อหาแนวทางแก้ไขปัญหาดังกล่าวต่อไป

นายโสภณ กล่าวเพิ่มเติมว่าเมื่อติดตั้งระบบ GPS แล้ว สามารถใช้ข้อมูลกับการจัดการเดินรถโดยสารประจำทางให้สอดคล้องกับการเดินทางของประชาชนในแต่ละช่วงเวลา ซึ่งเดิมในการเดินรถโดยสารประจำทางบางเส้นทางจะทราบเพียงว่า 1 วัน มีจำนวนรถวิ่งได้กี่เที่ยว/วันเท่านั้น แต่เมื่อติดตั้งระบบ GPS จะทำให้ทราบว่า ในแต่ละช่วงเวลาเร่งด่วนเช้า-เย็น มีรถโดยสารประจำทางวิ่งได้กี่เที่ยว มีผู้โดยสารจำนวนเท่าใด ทำให้มีข้อมูลในการจัดการเดินรถโดยสารประจำทาง และสามารถเพิ่มหรือลดจำนวนรถให้เหมาะสมกับปริมาณผู้โดยสารในช่วงเวลานั้นๆ ยกตัวอย่างเช่น กรณีรถโดยสารประจำทางสาย 21 เมื่อติดตั้งระบบ GPS แล้ว ทำให้ทราบข้อมูลว่า ในช่วงเช้ามีผู้โดยสารประมาณ 80 คน/เที่ยว/คัน ในช่วงเย็นมีผู้โดยสาร 112 คน/เที่ยว/คันทำให้ ขสมก. สามารถจัดรถโดยสารประจำทางเพื่อรองรับกับผู้โดยสารในช่วงเวลานั้นๆ ได้อย่างเหมาะสม ส่วนในเส้นทางสาย 76 และ 105 มีบริการเชื่อมต่อกับสถานีรถไฟฟ้า BTS ที่สถานีวงเวียนใหญ่ และสถานีกรุงธนบุรี เมื่อติดตั้ง GPS แล้วทำให้ทราบว่า ช่วงเวลาต่างๆ จะมีผู้โดยสารมาใช้รถโดยสารประจำทางในช่วงเวลานั้นๆ เท่าใด ทำให้สามารถวิเคราะห์ข้อมูลผู้โดยสารที่มาใช้บริการได้ และสามารถจัดรถโดยสารประจำทางมารับผู้โดยสารที่สถานีรถไฟฟ้า BTS ได้อย่างเหมาะสม โดยที่ระบบ GPS สามารถให้ข้อมูลได้ในทุกเวลารวมทั้งกรณีหากมีรถโดยสารประจำทางวิ่งเกิน 60 กิโลเมตร/ชั่วโมง ซึ่งก่อให้เกิดอันตรายในการเดินทาง ระบบ GPS สามารถตรวจจับความเร็วของรถคันนั้นได้ โดยจะส่งสัญญาณเตือนมาที่ศูนย์ควบคุมรถของ ขสมก. ทำให้เจ้าหน้าที่ประจำศูนย์สามารถเตือนพนักงานขับรถให้ลดความเร็วลงได้ เช่น รถโดยสารประจำทางสาย 105 มีความเร็ว 81 กิโลเมตร/ชั่วโมงระบบ GPS ได้แจ้งเตือนมาที่ศูนย์ควบคุมทันที ทำให้ศูนย์ทราบข้อมูลและเตือนพนักงานขับรถให้วิ่งตามกำหนด หรือหากกรณีมีรถโดยสารประจำทางขับช้าเกินไประบบ GPS ก็จะเตือนมาที่ศูนย์ควบคุมเช่นกัน

นายโสภณ กล่าวตอนท้ายว่า กระทรวงคมนาคมจะนำผลจากการดำเนินโครงการนำร่องดังกล่าวไปขยายผลในการปรับปรุงและพัฒนาระบบการเดินรถของ ขสมก. ในเขตพื้นที่อื่นๆ ต่อไปได้อย่างมีประสิทธิภาพ และเพื่อตอบสนองความต้องการการเดินทางของประชาชนอย่างสูงสุด





เปิดศูนย์บูรณาการ ข้อมูลด้านการจราจรและขนส่งอัจฉริยะ (ITS)



นายโสภณ ชาร์มย์ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เปิดเผยภายหลังเป็นประธานในพิธีเปิดศูนย์บูรณาการข้อมูลด้านการจราจรและขนส่งอัจฉริยะ (ITS) เมื่อวันที่ 10 กันยายน 2552 ณ อาคาร สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ว่า ที่ประชุมคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) ได้มอบหมายให้ สนข. เป็นหน่วยงานหลักในการบูรณาการ และบริหารจัดการข้อมูลด้านการจราจรและขนส่งอัจฉริยะหรือ Intelligent Transport System : ITS รวมทั้งทำการกำหนดมาตรฐานของข้อมูลเพื่อให้หน่วยงานต่างๆ นำไปใช้ เพื่อลดปัญหาในการเชื่อมต่อแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างหน่วยงาน ซึ่งช่วยลดการลงทุนของหน่วยงานที่ซ้ำซ้อนกัน จึงได้จัดตั้งศูนย์บูรณาการข้อมูลด้านการจราจรและขนส่งอัจฉริยะ (ITS) ขึ้น โดยทำหน้าที่เป็นศูนย์กลางในการเชื่อมต่อข้อมูลจากหน่วยงานภาครัฐต่างๆ ตลอดจนหน่วยงานภาคเอกชนที่เกี่ยวข้องกับการรายงานสภาพการจราจร และการบริการข้อมูลข่าวสารด้านการจราจร เช่น น้ำท่วม การปรับปรุงซ่อมแซมถนน การปิดถนน ซึ่งในอนาคตจะมีการให้บริการข้อมูลด้านการขนส่งสาธารณะอีกด้วย โดยแหล่งข้อมูลที่รวบรวมมารายงานจะมีการพัฒนาเป็นระบบฐานข้อมูลสารสนเทศอย่างเป็นระบบ ซึ่งข้อมูลดังกล่าวเป็นการบูรณาการกันระหว่าง สนข. การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) กองบังคับการตำรวจจราจร (บก.จร.) กรุงเทพมหานคร (กทม.) และอยู่ระหว่างดำเนินการเชื่อมต่อข้อมูลจากหน่วยงานอื่นๆ เพิ่มเติม เช่น กรมทางหลวง องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ เป็นต้น

นางสร้อยทิพย์ ไตรสุทธิ์ ผอ.สนข. กล่าวเพิ่มเติมว่า การจัดตั้งศูนย์บูรณาการข้อมูล ITS ดังกล่าว จะเกิดประโยชน์กับหน่วยงานต่างๆ ของกระทรวงคมนาคม โดยจะมีฐานข้อมูลอันถูกต้องเพียงพอสำหรับใช้ในการวางแผนพัฒนาระบบการจราจรและขนส่ง การบริหารจัดการระบบขนส่งสาธารณะ และเจ้าหน้าที่ตำรวจสามารถใช้ข้อมูลสำหรับอำนวยความสะดวกด้านการจราจรได้อย่างมีประสิทธิภาพ รวมทั้งประชาชนผู้เดินทางสามารถใช้บริการผ่านทางเว็บไซต์ www.otp.go.th และ www.trafinfo.net หรือผ่านระบบโทรศัพท์เคลื่อนที่ทาง m.trafinfo.net ซึ่งจะได้รับข้อมูลรายงานสภาพการจราจรแบบ Real Time และการบริการข้อมูลข่าวสารด้านการจราจร สำหรับใช้ประกอบการตัดสินใจเลือกรูปแบบการเดินทาง และการเลือกเส้นทาง การเดินทางของตนเองได้อย่างถูกต้อง อันจะส่งผลดีต่อสภาพการจราจรโดยรวม โดยการช่วยกระจายการเดินทางไปยังพื้นที่หรือเส้นทางที่มีสภาพการจราจรเบาบาง ทำให้สภาพการจราจรบนโครงข่ายถนนติดขัดน้อยลง สามารถลดการสูญเสียอันเนื่องมาจากการเผาผลาญน้ำมันเชื้อเพลิงที่เกิดจากการเสียเวลาในการเดินทางที่ยาวนานจากสภาพการจราจรที่ติดขัด ซึ่งจะก่อให้เกิดผลดีต่อภาพเศรษฐกิจของประเทศโดยรวมต่อไปในอนาคต



จําริญ ตังไฟศลกิจ

พุทรวงคณวุฒิตานชนสงและจธจร ของ สนช.

“ผมมีความภาคภูมิใจในการทำงาน เพราะการทำงานด้านชนสงและจธจร โดยเฉพาะด้านความปลอดภัย เป็นงานที่ลดความสูญเสยทางเศรษฐกิจของประเทศชาติ และชีวิตของประชาชน รวมทั้งเป็นส่วนหนึ่งซึ่งทำให้หน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภย ใ้รู้จัก สนช. มากขึ้น ในการดำเนินงานด้านความปลอดภัยที่ผ่านมานั้น ผมภูมิใจในความสำเร็จระดับหนึ่ง โดยในปัจุบันมีจำนวนรถยนต์ที่เพิ่มมากขึ้นแต่จำนวนพุ้สยชีวิตคงที่ หรือลดลง ซึ่งเป็นดัชนีชี้วัดเรื่องของความปลอดภยในการใช้รถใช้ถนนมากขึ้น”



ชื่อ-สกุล

นายจำรูญ ตั้งไพศาลกิจ

วัน-เดือน-ปี

13 ตุลาคม 2494

ตำแหน่ง

นักวิชาการขนส่งทางคุณวุฒิ

การศึกษา

มัธยมศึกษา โรงเรียนอานวยศิลป์

ปริญญาตรี

วิศวกรรมศาสตรบัณฑิต สาขาวิศวกรรมโยธา
สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี

นายจำรูญ ตั้งไพศาลกิจ นักวิชาการขนส่งทางคุณวุฒิ ได้เล่าถึงประวัติการทำงานตั้งแต่เริ่มจนถึงปัจจุบัน และสิ่งที่ท่านมีความภาคภูมิใจในการทำงาน ว่า

“ในชีวิตผมได้ทำงานมาหลายที่และหลายตำแหน่ง โดยผมเริ่มทำงานครั้งแรกในปี พ.ศ. 2519 ที่สำนักนโยบายและแผนมหาดไทย กระทรวงมหาดไทย ในตำแหน่งนักวิชาการขนส่ง 3 ต่อมาในปี พ.ศ. 2535 ผมก็ได้รับตำแหน่ง ผอ. กองประสานระบบการจราจร สำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจร (สจร.) สังกัดสำนักนายกรัฐมนตรี และได้รับตำแหน่ง ผอ. กองพัฒนาระบบการจราจร ในปี 2542 ต่อมาในปี 2545 สำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจร (สจร.) สังกัดสำนักนายกรัฐมนตรี ได้เปลี่ยนมาเป็นสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) กระทรวงคมนาคม ผมก็ได้รับตำแหน่ง ผอ. กองส่งเสริมระบบการขนส่งและจราจรในภูมิภาค และต่อมาก็ได้รับตำแหน่งเป็น ผอ. สำนักแผนความปลอดภัยในการทำงานในตำแหน่งนี้ทำให้ “ผมมีความภาคภูมิใจในการทำงาน เพราะการทำงานด้านขนส่งและจราจร โดยเฉพาะด้านความปลอดภัย เป็นงานที่จะลดความสูญเสียทางเศรษฐกิจของประเทศ และชีวิตของประชาชน รวมทั้งเป็นส่วนหนึ่งซึ่งทำให้หน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัย ได้รู้จัก สนข. มากขึ้น ในการดำเนินงานด้านความปลอดภัยที่ผ่านมา นั้น ผมภูมิใจในความสำเร็จระดับหนึ่ง โดยในปัจจุบันมีจำนวนรถยนต์ที่เพิ่มมากขึ้นแต่จำนวนผู้เสียชีวิตคงที่ หรือลดลง ซึ่งเป็นดัชนีชี้วัดเรื่องของความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนมากขึ้น” ในปัจจุบันผมได้รับตำแหน่ง **นักวิชาการขนส่งทางคุณวุฒิ** สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

คติประจำตัวของผม คือ **“ตั้งใจทำงานให้ดีที่สุด”** การงานที่ดีต้องขึ้นอยู่กับทีมงาน เครือข่ายของเรา การยอมรับของผู้บังคับบัญชา และการสนับสนุนจากทีมงาน ถึงจะทำให้งานนั้นประสบผลสำเร็จ



มุมมองการพัฒนาาระบบขนส่งและจราจรในอนาคต

ตลอดช่วงระยะเวลา 30 ปี ประเทศไทยได้มีการพัฒนาทางด้านเศรษฐกิจและสังคมไปมาก มีการดำเนินการด้านระบบคมนาคมขนส่ง การก่อสร้างถนนต่างๆ เกิดขึ้นมากมาย โดยปัจจุบันประเทศไทยมีประชากรประมาณ 63 ล้านคน และมียานพาหนะจำนวน 25 ล้านคัน ซึ่งประเทศที่มีเศรษฐกิจดีขึ้นจะมีการอพยพเข้ามาอยู่ในเมืองมากขึ้น ทำให้ประชาชนมีความต้องการเดินทางมากขึ้น ทั้งเดินทางในเมือง ระหว่างเมือง และระหว่างประเทศ ซึ่งก่อให้เกิดความต้องการและเกิดปัญหาในการเดินทางมากขึ้น การคมนาคมขนส่งต้องใช้พลังงานจำนวนมากทั้งการขนส่งคนและขนส่งสินค้า ซึ่งมีผลกระทบต่อการใช้พลังงาน ความปลอดภัย และสิ่งแวดล้อม โดยในอนาคตเราต้องมองถึงระบบขนส่งที่มีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมแต่น้อย และการขนส่งที่มีความเสี่ยงของอุบัติเหตุให้น้อยลง ปัจจุบันได้มีการนำเรื่องการขนส่งอย่างยั่งยืน (Sustainable Transport) มาเป็นหลักในการวางแผน ซึ่งเน้นให้ความสำคัญเกี่ยวกับความปลอดภัยและความมั่นคง การใช้พลังงานและการขนส่งที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Green Transport) ซึ่งในอนาคตต้องคำนึงถึงสิ่งเหล่านี้ในการพัฒนาระบบการขนส่งและจราจร

อุบัติเหตุจราจรที่เกิดขึ้นในช่วงเทศกาลต่างๆ ท่ามมีวิธีแก้ไขและลดปัญหาอุบัติเหตุอย่างไร

ปัจจัยของอุบัติเหตุ ประกอบด้วย บุคคล ยานพาหนะ ถนน และสิ่งแวดล้อม ซึ่งทั้งหมดนี้ “เป็นปฏิริยาผูกโซ่” กล่าวคือ เมื่ออุบัติเหตุเกิดขึ้นอาจจะเกิดจากรถไม่ดี ถนนไม่ได้มาตรฐาน โดยทุกสิ่งแล้วเกี่ยวข้องกันทั้งหมด การแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุต้องมีการวางแผนและดำเนินการอย่างต่อเนื่อง ในเรื่องการวางแผนและแก้ไขทางด้านวิศวกรรม (ถนน/ยานพาหนะ) การบังคับใช้กฎหมาย การศึกษา การอบรม การให้ความรู้ความเข้าใจในการใช้รถใช้ถนนอย่างถูกต้อง การช่วยเหลือฉุกเฉินทางการแพทย์ และการศึกษาวิจัยด้านความปลอดภัย การติดตามผลในแต่ละยุทธศาสตร์และอื่นๆ

อีกสาเหตุหนึ่ง คือ ในถนนสายรอง ที่ชาวบ้านได้ยกที่ดินให้ทำถนน ทำให้ถนนที่ได้ก่อสร้างขึ้นไม่ได้มาตรฐานวิศวกรรมและความปลอดภัย เนื่องจากข้อจำกัดทั้งการออกแบบและการก่อสร้าง รวมทั้งประชาชนที่ใช้ถนนสายรอง ขาดการเรียนรู้ในการใช้ถนนและยานพาหนะที่ถูกต้อง และที่สำคัญการบังคับใช้กฎหมายในพื้นที่ดังกล่าวยังไม่ทั่วถึง ซึ่งต้องมีการดำเนินการไปในทุกๆ ด้านอย่างรอบคอบ

ปัญหาการจราจรติดขัดที่ทวีความรุนแรงเพิ่มขึ้น ควรมีแนวทางแก้ไขปัญหายังไง

ปัจจุบันเมืองใหญ่ๆ ทั่วโลก มีปัญหาที่คล้ายคลึงกัน คือ ปัญหาจราจรติดขัด เนื่องจากการขยายตัวของเมือง มีการอพยพเข้ามาอาศัยและทำงานในเมืองมากขึ้น ส่งผลให้เกิดความต้องการเดินทางสูงขึ้น การแก้ปัญหาการขนส่งและจราจรในเมืองใหญ่ต้องเน้นการเดินทางของคนด้วยระบบขนส่งมวลชน ทั้งระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน รถโดยสารประจำทางทุกขนาด เพื่อเชื่อมโยงให้เกิดโครงข่ายระบบขนส่งสาธารณะที่ครอบคลุมความต้องการเดินทางสูงสุด ตั้งแต่จุดเริ่มต้นถึงจุดหมายปลายทาง ส่วนกรณีการขนส่งสินค้าต้องมีระบบโครงข่ายถนนที่สมบูรณ์รองรับ เช่น ระบบ





ทางด่วน ระบบถนนสายหลัก สายรองและสายย่อย รวมทั้งเพิ่มมาตรการด้านการจัดการจราจร (Transport Demand Management) ให้มากขึ้นเพื่อลดการใช้รถยนต์ส่วนบุคคล เพิ่มการเดินทางที่ไม่ใช้เครื่องยนต์ (Non-Motorized Transport) เช่น คนเดินเท้า และทางรถจักรยาน

ในอนาคต สนข. ควรมีการพัฒนาในทิศทางใดบ้าง

สนข. เป็นหน่วยงานนโยบายและแผนหลักด้านการจราจรและขนส่งของกระทรวงคมนาคม และเป็นองค์กรที่กำหนดทิศทางที่ส่งผลต่อการคมนาคมของประเทศ ในทุกด้านทั้งทางบก (ทางถนน ทางราง) ทางน้ำ ทางอากาศ ซึ่งการเดินทางแต่ละลักษณะขึ้นอยู่กับวัตถุประสงค์ในการเดินทางทั้งระยะเวลาและระยะทาง โดยการขนส่งสินค้าที่มีระยะไกลนั้น ควรที่จะใช้การขนส่งทางรถไฟ และทางน้ำ เพื่อให้เกิดความสมดุลและการกระจายของระบบการขนส่ง อีกทั้งยังเป็นการช่วยให้สินค้าไม่เสียหาย และไม่เกิดอุบัติเหตุ เนื่องจากปัจจุบันระบบการขนส่งสินค้าส่วนใหญ่ในประเทศใช้รถบรรทุกมากกว่าการขนส่งสินค้าทางรถไฟ ทำให้เกิดต้นทุนของสินค้าที่แพง ซึ่งการคมนาคมในแต่ละด้านมีข้อเด่นและข้อด้อยที่แตกต่างกัน การคมนาคมขนส่งในอนาคต จึงต้องมีการประสานระบบในแต่ละด้านให้เกิดความสมบูรณ์ในแง่การประหยัดค่าใช้จ่าย ประหยัดเวลา และลดปัญหาอุบัติเหตุและสิ่งแวดล้อม ซึ่งจะเกิดความสมดุลและมีประสิทธิภาพมากขึ้น

ในอนาคต สนข. ต้องกำหนดทิศทางในการทำงานให้ชัดเจน และต้องพยายามผลักดันการลงทุนด้านคมนาคมขนส่งกระจายไปในรูปแบบการขนส่งอื่นๆ (Mode) มากขึ้น เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพและความปลอดภัย โดยต้องกระจายการลงทุนในระบบอื่น ไม่ว่าจะเป็นทางน้ำ และทางรถไฟมากขึ้น ซึ่งส่วนที่สำคัญในระบบขนส่งทุกด้านในอนาคตต้องเกื้อกูลซึ่งกันและกัน โดยทุกระบบขนส่งให้มีการเชื่อมต่อระหว่างกัน เพื่อก่อให้เกิดความสมดุลและประหยัดค่าต้นทุนการเดินทาง และเพิ่มประสิทธิภาพในการคมนาคมขนส่ง

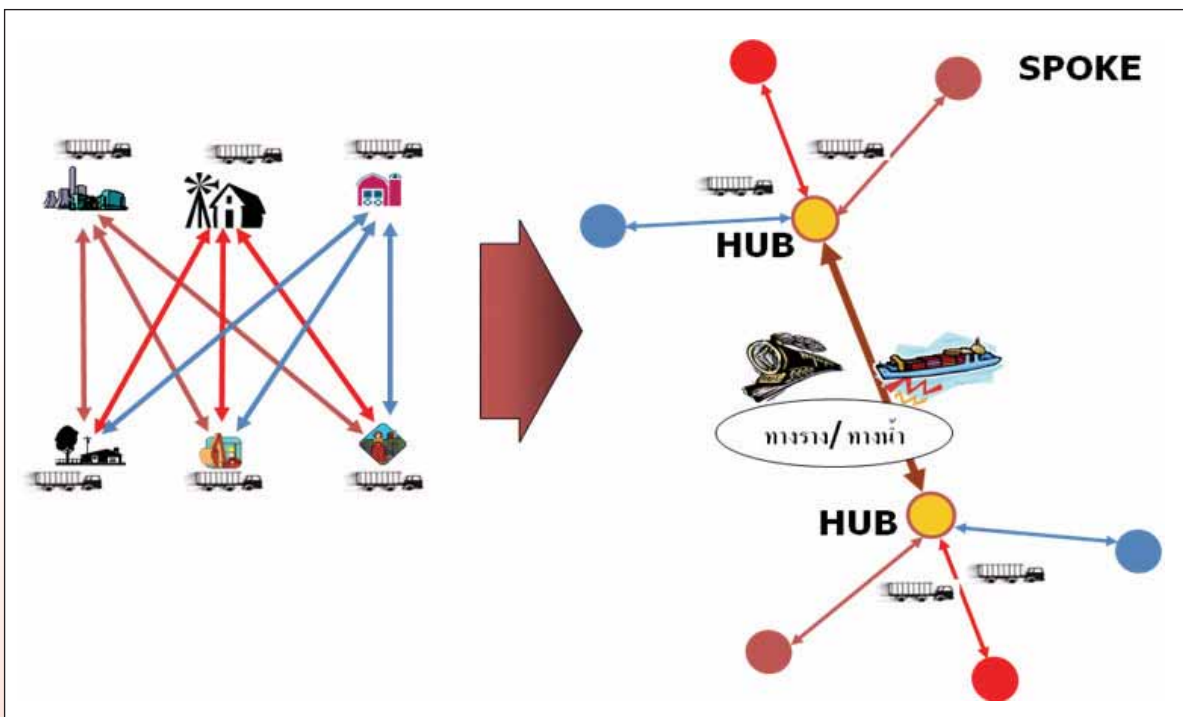
การทำงานของ สนข. ในอนาคตต้องมีการศึกษาวิจัยให้มากขึ้น เพื่อจะเกิดนวัตกรรมใหม่ๆ ขึ้นมาใช้งานขององค์กร และต้องมีการเพิ่มส่วนของ IT ให้มากขึ้น เพื่อนำมาเสนอแนะในการบริหารงานและจัดการด้านการขนส่งและจราจรของประเทศ รวมทั้งเป็นการประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนได้ทราบถึงองค์กรมากขึ้น แต่สิ่งที่จะทำให้ สนข. ไปในทิศทางเดียวกัน คือ การทำงานเป็นทีม โดยต้องพัฒนาและสรรหาบุคลากรให้สามารถรองรับหน้าที่ดังกล่าว เพื่อพัฒนาระบบขนส่งและจราจรในประเทศให้เทียบเท่ากับประเทศที่พัฒนาแล้ว ซึ่งจะเป็นตัวชี้ให้เห็นถึงความสำเร็จในการพัฒนาที่ยั่งยืนในอนาคต



การเพิ่มประสิทธิภาพระบบขนส่ง : การพัฒนาจุดเชื่อมต่อปัจจัยหนึ่งแห่งความสำเร็จ

หากจะกล่าวถึงแนวทางที่ประเทศต่างๆ ใช้ในการเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้า พบว่า หนึ่งในทางเลือกที่ประเทศต่าง ๆ เหล่านี้ต่างให้ความสำคัญ ได้แก่ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (multimodal transport) โดยส่งเสริมหรือเพิ่มทางเลือกในการแสวงหารูปแบบการขนส่งที่ประหยัดพลังงานและต้นทุนค่าใช้จ่ายรวม เพื่อยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขันภายใต้ระบบเศรษฐกิจแบบตลาด กล่าวอีกนัยหนึ่งคือ การสนับสนุนให้เกิดการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่ง (modal shift) ในเส้นทางที่

เหมาะสม เป็นไปได้และมีศักยภาพต่อการพัฒนา สำหรับเคลื่อนย้ายสินค้าจากต้นทางไปยังปลายทาง ณ ฐานการผลิต/ฐานการบริโภค ทั้งภายในประเทศ ระหว่างประเทศ หรือภูมิภาคต่างๆ ของโลก พึ่งพาอาศัยการขนส่งทางรถไฟและทางน้ำเป็นหลัก ใช้ถนนเป็นเส้นทางเชื่อมต่อ (Feeder) หรือพยายามลดสัดส่วนการขนส่งสินค้าทางถนน ซึ่งมีต้นทุนการขนส่งต่อหน่วยที่สูงกว่า ดังแสดงแนวคิดการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งในรูปที่ 1



รูปที่ 1: แนวทางการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งทางถนนมาสู่การขนส่งทางรางและทางน้ำ

จุดเชื่อมต่อการขนส่งนับว่าเป็นปัจจัยหลักอย่างหนึ่งในการผลักดันให้เกิดการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการขนส่งจากทางถนนมาสู่การขนส่งทางรางและทางน้ำ โดยอาศัยหลักการของจุดรวบรวมและกระจายสินค้า (Hub and Spoke) ที่ให้จุดต้นทางหรือปลายทางของสินค้าเป็นจุดกำเนิดการเดินทางโดยใช้รถบรรทุกขนส่งสินค้าจากจุดดังกล่าวไปยังจุดเชื่อมต่อการขนส่งที่ทำหน้าที่เป็นจุดศูนย์รวม (Hub) ของการขนส่งด้วยการรวบรวมสินค้าจากจุดต่างๆ มาอยู่รวมกันและเปลี่ยนไปใช้รูปแบบการขนส่งที่ประหยัดค่าใช้จ่ายและพลังงานมากกว่าโดยทางรถไฟหรือทางเรือ ดังนั้น ถ้าต้องการให้เกิดการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการขนส่ง จุดเชื่อมต่อการขนส่งต้องมีประสิทธิภาพและการบริหารจัดการที่ดี เพื่อสามารถดึงดูดให้ผู้ขนส่งสินค้าหันมาใช้รูปแบบการขนส่งทางรางและทางน้ำมากขึ้น

ในอดีตที่ผ่านมาการพัฒนาจุดเชื่อมต่อระบบขนส่งได้ถูกละเลยหรือให้ความสำคัญน้อย ด้วยเงื่อนไขหรือข้อจำกัดหลายประการ อย่างไรก็ตามภาครัฐก็ได้จัดให้มีจุดเชื่อมต่อระหว่างทางถนนกับทางรถไฟ คือ การก่อสร้างสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่องที่ลาดกระบัง (Inland Container Depot: ICD) รวมทั้ง ยังได้ดำเนินการก่อสร้างย่านกองเก็บตู้สินค้า (Container Yard: CY) ที่สถานีรถไฟจำนวน 4 แห่ง ได้แก่ สถานีกุดจิก จ.นครราชสีมา สถานีท่าพระ จ.ขอนแก่น สถานีศิลาอาสน์ จ.อุดรธานี และสถานีชุมทางบ้านทุ่งโพธิ์ จ.สุราษฎร์ธานี ซึ่งพบว่ามีเพียง ICD ลาดกระบังที่สามารถใช้ประโยชน์คุ้มค่า ประสิทธิภาพสำเร็จในการเป็นจุดรวบรวมและกระจายสินค้า ซึ่งมีการขนส่งตู้สินค้าถึง 1.7 ล้านตู้ในปี พ.ศ. 2551 และสามารถลดความแออัดของการขนส่งสินค้าทางถนนไปยังท่าเรือแหลมฉบังได้มาก ส่วนย่านกองเก็บตู้สินค้าของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) นั้น มีเพียงสถานีชุมทางบ้านทุ่งโพธิ์และสถานีท่าพระที่เริ่มใช้ประโยชน์มากขึ้นจากการเพิ่มปริมาณตู้สินค้า โดยภาคเอกชนได้เข้ามามีส่วนร่วมลงทุนเพิ่มเติม ด้วยเหตุนี้รัฐบาลจึงมีแนวคิดให้มีการพัฒนาจุดเชื่อมโยงการขนส่งอื่นๆ โดยเฉพาะจุดเชื่อมโยงที่เชื่อมต่อกับประตูการค้าที่สำคัญ เพื่อเป็นการสนับสนุนให้เกิดช่องทางการขนส่งที่มีประสิทธิภาพมากขึ้น สนข. ได้พัฒนายุทธศาสตร์การเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมภายในประเทศและระหว่างประเทศในภูมิภาคอินโดจีน เพื่อสนับสนุนการค้าและการลงทุน (New Trade Lanes) รวมทั้ง เล็งเห็นว่ากฎบัตรสำคัญซึ่งไขไปสู่ความสำเร็จ คือ ประเทศไทยจะต้องมีความพร้อมและได้รับผลประโยชน์อย่างเต็มเม็ดเต็มหน่วย มิใช่เป็นแค่เพียงทางผ่านบนเส้นทางการเชื่อมโยงโครงข่ายของภูมิภาคนี้ ด้วยเหตุนี้การเสริมสร้างพัฒนาให้เกิดกิจกรรมทางเศรษฐกิจและการสร้างมูลค่าเพิ่มของสินค้า นับเป็นกลยุทธ์ซึ่งทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้องจะต้องตระหนักรู้อย่างเท่าทันสถานการณ์การเปลี่ยนแปลงในอนาคต ทั้งนี้ การเตรียมความพร้อมสำหรับรองรับการเพิ่ม



ประสิทธิภาพให้กับการขนส่งตามแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ-ใต้ (North-South Economic Corridor) ด้วยวิธีการพัฒนาจุดเชื่อมต่อที่สำคัญคือ กรอบแนวคิดเริ่มต้นของโครงการพัฒนาศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่ง (Intermodal Facilities) ที่บริเวณเชียงแสน-เชียงของ เพื่อเป็นช่องทางการขนส่งสินค้า โดยอาศัยการขนส่งแบบผสมผสานระหว่างทางถนนกับทางรถไฟเชื่อมโยงกับจีนตอนใต้และท่าเรือน้ำลึกชายฝั่งทะเลอันดามัน (ปากบารา) โดยมีรายละเอียดที่สำคัญของการพัฒนาดังต่อไปนี้

มาตรการเตรียมความพร้อมรองรับการพัฒนา โดยจัดตั้งศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่ง อ.เชียงแสน-อ.เชียงของ จ. เชียงราย

การเตรียมการออกแบบและก่อสร้างศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งเชียงแสน-เชียงของ จำเป็นต้องวางแผนอย่างรอบคอบ สอดคล้องกับกรอบระยะเวลาอย่างมีบูรณาการกับมิติการพัฒนาส่วนอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้ในท้ายที่สุดมีขีดความสามารถตอบสนองต่อการใช้ประโยชน์ตามวัตถุประสงค์อย่างคุ้มค่าบนพื้นฐานรูปแบบการบริหารจัดการที่เหมาะสมอยู่รอด เลี้ยงตัวเองได้ ตลอดจนสามารถเชื่อมโยงกับระบบรถไฟที่พัฒนาขึ้น เพื่อการขนส่งสินค้าระหว่างจีนกับไทยซึ่งอาจจะเป็นสินค้าขนส่งระหว่างประเทศไทย-จีน หรืออาเซียน-จีน ผ่านไทย และสินค้าตะวันออกกลาง ยุโรปและแอฟริกา-จีน ผ่านมาทางท่าเรือปากบาราหรือท่าเรือแห่งอื่นๆ ทางฝั่งตะวันตก (ทะเลอันดามัน) โดยกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี มีแผนพัฒนาอยู่แล้ว ท่าเรือแห่งนี้อยู่ทางฝั่งตะวันตก (ทะเลอันดามัน) ของประเทศติตมหาสมุทรอินเดีย จึงเป็นเส้นทางลัดทางเรือระหว่างภูมิภาคยุโรป ตะวันออกกลาง แอฟริกาใต้และทางใต้กับจีน ตามปกติการขนส่งทางเรือระหว่างจีนกับประเทศเหล่านี้จะต้องผ่านทะเลจีนใต้ ช่องแคบมะละกา ชุนดา และลอมบอก ซึ่งจากรายงานการศึกษาทางวิชาการ คาดการณ์ว่า ในอนาคตจะมีความหนาแน่นมาก ประกอบกับเหตุผลด้านความมั่นคงที่จีนจำเป็นต้องมีเส้นทางติดต่อทางการค้ามากกว่าเส้นทางเดียว ดังแสดงแนวเส้นทางรถไฟในรูปที่ 2

ส่วนแนวคิดการพัฒนาศูนย์เปลี่ยนถ่ายทั้งสองแห่ง
แสดงดังรูปที่ 4



รูปที่ 2 : แนวเส้นทางรถไฟระหว่างเชียงใหม่-กรุงเทพฯ โดยทำเรือปากบารา

ที่ตั้งของศูนย์เปลี่ยนถ่ายเชียงใหม่และเชียงใหม่
สามารถแสดงในรูปที่ 3



รูปที่ 3 : ภาพรวมที่ตั้งของโครงการศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่ง
ที่เชียงใหม่และเชียงใหม่และโครงข่ายเชื่อมโยงคมนาคมขนส่ง



(1) เชียงแสน



(2) เชียงของ

รูปที่ 4 : ฝั่งพื้นที่ของศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งที่เชียงใหม่และ
เชียงใหม่

หน้าที่หลักของศูนย์เปลี่ยนถ่ายฯ จำแนกเป็น 4
ลักษณะ สรุปได้ดังนี้

1) สถานีเชื่อมต่อระหว่างประเภทการขนส่ง
(Modal Interchange)

ปัจจุบันรัฐบาลมีนโยบายที่ชัดเจนเกี่ยวกับการขนส่ง
ต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transportation) ซึ่งเน้น
การขนส่งมากกว่า 1 รูปแบบจนถึงหลายรูปแบบซึ่งวัตถุประสงค์
หลักของขบวนงานนี้ เพื่อ “ลดการใช้พลังงาน และแก้ไขปัญหา
การจราจร ซึ่งนำไปสู่การประหยัดทางเศรษฐกิจของการขนส่ง
ในภาพรวม” อย่างไรก็ตามการจะใช้งานระบบขนส่งหลาย
รูปแบบหรือไม่ เป็นเรื่องของภาคเอกชนที่ทำหน้าที่จัดการระบบ
อุปสงค์ของสินค้าหรือที่นิยมเรียกว่า Supply-Chain Management
ซึ่งเริ่มตั้งแต่การผลิตหรือสถานที่ผลิตไปจนถึงการจัดส่งไปยัง
ปลายทาง ผู้จัดการขนส่งจะต้องพิจารณา ความน่าเชื่อถือ-

ตรวจสอบได้ ราคาขนส่ง ความรวดเร็วตรงต่อเวลา และการร่วมงานกันในลักษณะ partners หมายถึง การร่วมงานกันอย่างใกล้ชิด สามารถรับผิดชอบงานขนส่งหรือการจัดการส่วนหนึ่งส่วนใดไปอย่างเป็นระบบ ฉะนั้นศูนย์เปลี่ยนถ่ายฯ หลายรูปแบบหรือระหว่างรูปแบบต้องสามารถช่วยเสริมองค์ประกอบต่าง ๆ เหล่านี้ เช่น สามารถทดแทนลักษณะการทำงานเดิมที่ไม่เป็นระบบ หรือมีค่าใช้จ่ายสูง หรือช่วยให้การทำหน้าที่ใหม่ของขบวนการนี้เป็นไปอย่างเป็นระบบ และมีความเหมาะสมดี เช่น หน้าที่ custom clearance เพื่อให้สามารถ เปิด บรรจุ ตรวจสอบ ลงทะเบียนประทับตรา ตูคอนเทนเนอร์เพื่อการนำเข้า-ส่งออกได้ เป็นต้น

2) สถานที่ดำเนินการด้านโลจิสติกส์ (Logistics) และบริการจุดเดียวแบบเบ็ดเสร็จ (One-Stop Service)

หน้าที่สำคัญอีกประการหนึ่งที่ได้ทวีความสำคัญขึ้นเป็นลำดับ ได้แก่ หน้าที่เป็นศูนย์ปฏิบัติการ logistics ของผู้ประกอบการ (stakeholders) ทุกประเภทรวมถึง Third Party Logistics เนื่องจากขบวนการนี้ต้องอาศัยเทคโนโลยีสมัยใหม่หลายประการ อาทิเช่น GPS เพื่อการติดตามยานพาหนะที่ใช้บรรทุกสินค้า ควบคุมการใช้น้ำมันพาหนะ ตรวจสอบ รวมไปถึงการรวบรวมข้อมูลเกี่ยวกับยานพาหนะเพื่อใช้ในการจัดการกลุ่มรถบรรทุก เป็นต้น RF-ID เพื่อการจำแนกประเภท ชนิด จำนวน สินค้า รวมไปถึงข้อมูลอื่นๆที่เกี่ยวข้องกับสินค้า เช่น ที่มา ปลายทาง ฯลฯ Web based tracking เพื่อการอำนวยความสะดวกให้กับฝ่ายต่างๆในการจัดการเกี่ยวกับยานพาหนะ เช่น การจองตู้สินค้า การจองขบวนรถไฟ เป็นต้น การอำนวยความสะดวกเกี่ยวกับการจัดการสินค้า การติดต่อสื่อสาร ฯลฯ VMI – Vendor management inventory หมายถึงระบบที่อำนวยความสะดวกให้ผู้ค้าสามารถส่งสินค้าจากคลังด้วยตนเอง ผ่านการอนุมัติจากคลังและจัดส่งสินค้าโดยอัตโนมัติ เป็นต้น ซึ่งการจะพัฒนาระบบเหล่านี้ให้เหมาะสมต่อการใช้งานและน่าเชื่อถือไม่ใช่งานง่าย ๆ และมักจะต้องใช้บุคลากรทางด้านนี้โดยเฉพาะซึ่งมีค่าใช้จ่ายสูง การพัฒนาระบบที่ส่วนกลางเพื่อให้ผู้ประกอบการรายย่อยสามารถแยกกันใช้งานได้อย่างเหมาะสมจะช่วยประหยัดค่าใช้จ่ายได้มาก และจะช่วยให้การใช้งานศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้านี้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

3) สถานที่เพิ่มคุณค่าและคลังสินค้า

ส่วนหนึ่งของ Stakeholders ในขบวนการผลิตและขนส่งสินค้าได้แก่ ผู้ค้าส่งและผู้จัดการขนส่ง (Third party Logistics) ซึ่งปัจจุบันนิยมที่จะใช้พื้นที่อยู่อาศัยในตลาดเป็นแหล่งขายส่งสินค้า แต่สถานที่ดังกล่าวมักก่อให้เกิดความสับสนในการติดต่อเจรจา และที่สำคัญคือ การแกะกล่อง ปรับเปลี่ยนบรรจุภัณฑ์ สำหรับสินค้าบางชนิด อาจถึงขั้นดำเนินการขบวนการผลิตส่วนหนึ่ง ซึ่งหากไปดำเนินการที่อื่นอาจก่อให้เกิดปัญหาหลายลักษณะ เช่น ปัญหาสิ่งแวดล้อม ปัญหาเกี่ยวกับ



ความสวยงามของพื้นที่ ปัญหาการจราจรกับส่วนรวม ปัญหาการขนถ่ายและบรรจุสินค้า ฯลฯ ดังนั้น การสนับสนุนให้มีการใช้พื้นที่ เพื่อเป็นสถานที่สำหรับผู้ประกอบการ เพื่อดำเนินการในส่วนนี้ด้วยจะเป็นประโยชน์อย่างยิ่ง

4) สถานที่รวบรวมและกระจายสินค้า

หน้าที่สำคัญประการหนึ่งของศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้า คือ ยังคงต้องได้รับการใช้งานเป็นสถานีรวมและกระจายสินค้า แต่อาจจำเป็นที่จะต้องพัฒนาการใช้งานให้เหมาะสมกว่าในปัจจุบัน เช่น การจำแนกพื้นที่ให้มีสัดส่วนที่ชัดเจนยิ่งขึ้น สามารถใช้งานได้หลายวัตถุประสงค์ยิ่งขึ้น เป็นต้น การพัฒนาพื้นที่เป็นที่พัก จำแนก รวบรวมและแจกจ่ายสินค้า รวมไปถึงการจัดการบรรจุภัณฑ์และบรรทุกสินค้าจัดเป็นขบวนการที่สำคัญเป็นอย่างยิ่ง ซึ่งศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้า สามารถทำหน้าที่นี้ได้เป็นอย่างดี นอกจากนี้การสนับสนุนให้มีการโยกย้ายศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้าน้อยของผู้ประกอบการแต่ละรายจากในเมือง และมาตั้งอยู่ที่ศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้า เพื่อให้มีพื้นที่ใช้งานกว้างขวางขึ้น และประสานการใช้งานรถบรรทุกไปยังปลายทางได้สะดวกยิ่งขึ้น พร้อมกันนั้นศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้าในลักษณะนี้ยังทำหน้าที่เป็นสื่อกระตุ้นการพัฒนาพื้นที่ได้อย่างเหมาะสม สนับสนุนให้เกิดการใช้งานพื้นที่ข้างเคียงต่อเนื่องอย่างเหมาะสมด้วย เช่น การจัดทำอุโมงค์บำรุงรถบรรทุก หรือการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพื้นที่สมรรถนะสูงหรือพื้นที่พิเศษ เพื่อพัฒนาอุตสาหกรรมต่อเนื่องบางประเภท เป็นต้น

ความจำเป็นของศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่ง เชียงแสน-เชียงของ และระบบเชื่อมโยงทางรถไฟ กับท่าเรือปากบาราทางภาคใต้ ภายใต้ยุทธศาสตร์ New Trade Lanes

ในปีงบประมาณ 2553 สนข. ได้รับจัดสรรงบประมาณสำหรับดำเนินงานจ้างที่ปรึกษาเพื่อสำรวจออกแบบรายละเอียดและบริหารจัดการศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งที่ อ.เชียงแสน และอ.เชียงของ จ.เชียงราย เพื่อสนับสนุนกิจกรรมโลจิสติกส์ คาดหวังว่าศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้า ดังกล่าวเมื่อแล้วเสร็จ



จะช่วยให้การปรับเปลี่ยนถ้ายรูปแบบการขนส่งดำเนินการไปได้
อย่างสะดวก ช่วยประหยัดค่าใช้จ่ายในการขนส่งจากรูปแบบ
การขนส่งที่มีค่าใช้จ่ายสูงมาเป็นรูปแบบที่มีค่าใช้จ่ายต่ำ
ลดอุบัติเหตุและมลภาวะ และยังมีส่วนก่อให้เกิดงานและ
การกระจายรายได้ให้กับพื้นที่

ศูนย์เปลี่ยนถ้ายรูปแบบการขนส่งเชียงแสน-เชียงของ
และระบบเชื่อมโยงทางรถไฟเป็นโครงการที่พัฒนาขึ้นเพื่อ
เชื่อมโยงการขนส่งสินค้าจากจีนลงสู่-ขึ้นจากท่าเรือปากบารา
หรือท่าเรือแห่งอื่นๆ ทางฝั่งตะวันตกของประเทศ (ซึ่งมีแผน
พัฒนาอยู่แล้ว) เพื่อใช้เส้นทางผ่านมหาสมุทรอินเดียไปยัง
ตะวันออกกลาง แอฟริกา และยุโรป เส้นทางดังกล่าวเป็น
ทางลัดจากเส้นทางเดิมที่ต้องเดินเรือผ่านทะเลจีนใต้ มหาสมุทร
แปซิฟิก และช่องแคบมะละกา

ในปัจจุบันโรงงานผลิตสินค้าเพื่อการส่งออกส่วนใหญ่
ของจีนตั้งอยู่ทางตะวันออกของประเทศใกล้เคียงชายฝั่งทะเล
หรือหากตั้งอยู่ห่างฝั่งทะเลก็มักอยู่ใกล้เส้นทางแม่น้ำที่สำคัญ
เพื่อให้สามารถขนส่งสินค้าทางเรือออกสู่ท่าเรือส่งสินค้าออก
ได้โดยสะดวก ทำให้ค่าขนส่งของจีนถูกกว่าในประเทศคู่แข่ง
มาก อย่างไรก็ตามจีนมีนโยบาย “มุ่งตะวันตก” เพื่อพัฒนา
ภาคตะวันตกและภาคใต้ของประเทศให้มีความเจริญทัดเทียม
พื้นที่ภาคตะวันออก นโยบายดังกล่าวส่งผลให้เกิดการพัฒนาที่
สำคัญ ๆ หลายประการ อาทิเช่น การพัฒนาโครงข่ายคมนาคม
ขนส่งทางรถไฟและถนนให้ครอบคลุมทั่วประเทศ การย้ายฐาน
การผลิตสินค้าหลายประเภทให้เข้าใกล้แหล่งวัตถุดิบมากขึ้น
การพัฒนาแหล่งแร่ต่าง ๆ ให้สามารถใช้ประโยชน์ได้มากยิ่งขึ้น
ฯลฯ สินค้าที่ผลิตขึ้นทางภาคตะวันตกและทางใต้ของประเทศ
อาจไม่จำเป็นต้องส่งย้อนกลับไปยังทางออกยังท่าเรือต่าง ๆ
เช่น ฮองกง กวางเจา เป็นต้น เพื่อส่งผ่านทะเลจีนมายังช่องแคบ
มะละกาไปยังมหาสมุทรอินเดีย แต่สินค้าเหล่านั้นอาจจะ
ส่งมายังภาคใต้ผ่านประเทศไทยไปสู่ท่าเรือปากบาราหรือท่าเรือ
อื่น ๆ ทางภาคใต้ออกสู่มหาสมุทรอินเดีย การส่งสินค้าออกผ่าน
เส้นทางดังกล่าวนี้จะช่วยให้ไทยสามารถได้ประโยชน์จาก
การขนส่งสินค้าผ่านแดนและใช้เส้นทางผ่านประเทศไทย

ในการที่จะดึงดูดให้พ่อค้าจีนตัดสินใจขนส่งสินค้าโดย
ใช้เส้นทางผ่านประเทศไทยจำเป็นต้องมีสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ
ให้เหมาะสมเพื่อให้สามารถลดค่าใช้จ่ายในการขนส่งไปพร้อม ๆ
กับการเพิ่มประสิทธิภาพของระบบเดิมที่มีอยู่ให้ดีขึ้น โครงสร้าง
พื้นฐานหลักได้แก่ ศูนย์เปลี่ยนถ้ายรูปแบบการขนส่งสินค้าและ
โครงข่ายเส้นทางขนส่งหลัก เช่น โครงข่ายระบบรางสำหรับรถไฟ
บรรทุกสินค้า หรือโครงข่ายทางหลวง เป็นต้น นอกจากนี้ยัง
จำเป็นต้องมีสิ่งอำนวยความสะดวกอื่น ๆ เช่น ระบบเปลี่ยนถ้าย
ตู้สินค้า เทคโนโลยีสารสนเทศเพื่อการจัดการขนส่งสินค้า
ครบวงจร

นอกจากศูนย์เปลี่ยนถ้ายรูปแบบการขนส่งแล้ว ระบบราง
และรถไฟบรรทุกสินค้าจะเป็นโครงสร้างพื้นฐานที่สนับสนุน
การขนส่งสินค้าจากจีนผ่านไทยไปยังท่าเรือทางภาคใต้ได้เป็น
อย่างดี สินค้าจากจีนได้และตะวันตกสามารถที่จะขนส่งผ่าน
โครงข่ายถนนลงมาถึงภาคเหนือของไทยเพื่อปรับเปลี่ยนไปใช้
รูปแบบการขนส่งสินค้าทางราง ศูนย์เปลี่ยนถ้ายรูปแบบ
การขนส่งอำนวยความสะดวกสำคัญสรุปได้ 4 ประการ ได้แก่

- 1) ทำหน้าที่เชื่อมต่อระบบการขนส่งสองระบบหรือ
มากกว่าเข้าด้วยกัน แต่ละระบบมักมีความเหมาะสมในพื้นที่
บริการของตนเอง
- 2) ใช้ประโยชน์ของโครงข่ายแต่ละส่วนให้ได้
ประโยชน์สูงสุด เช่น ในกรณีของประเทศไทยจะเป็นการใช้งาน
ระบบรางและรถไฟบรรทุกสินค้าให้ได้ประโยชน์เพิ่มมากขึ้น
- 3) ช่วยลดค่าใช้จ่ายในการขนส่งและเพิ่ม
ประสิทธิภาพในการจัดการขนส่ง

- 4) ช่วยแก้ไขปัญหาหลัทธิและปัญหาสิ่งแวดล้อม

นอกจากนี้การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกตามโครงการนี้จะเป็นการกระตุ้นเร่งเร้าให้
ผู้ประกอบการทุก ๆ ด้านของไทยโดยเฉพาะผู้ประกอบการขนส่ง
ให้มีความกระตือรือร้นที่จะพัฒนาความรู้ความสามารถเพิ่มขึ้น
เพื่อให้สามารถแข่งขันในตลาดการค้าโลกได้

โครงการพัฒนาที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาจุดเชื่อมต่อ การขนส่ง

1. โครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงบริเวณ อ.เชียงของ จ.เชียงราย กับห้วยทราย สปป.ลาว

เป็นส่วนหนึ่งของการพัฒนาแนวระเบียงเศรษฐกิจ
เหนือ-ใต้ และเส้นทางสาย R3E (เชียงของ-ห้วยทราย-
หลวงน้ำทา-บ่อเต็น-เชียงรุ่ง-คูนหมิง) ค่าก่อสร้าง 1,897
ล้านบาท รัฐบาลไทยและรัฐบาลจีนออกค่าใช้จ่ายใน
การก่อสร้างสะพาน โดยฝ่ายไทย (977 ล้านบาท) และฝ่ายจีน
(900 ล้านบาท) ขณะนี้อยู่ระหว่างกรมทางหลวงพิจารณา
แนวทางกำหนดคุณสมบัติผู้รับจ้างฝ่ายไทยร่วมดำเนินการ
กับฝ่ายจีนที่ตั้งของโครงการ แสดงได้ดังรูปที่ 5

2. โครงการก่อสร้างสะพานเชียงแสนแห่งที่สอง จ.เชียงราย

ท่าเรือเชียงแสนแห่งที่ 2 ก่อสร้างขึ้นเพื่อแก้ไขปัญหา

ความแออัดของท่าเรือเชียงแสนในปัจจุบัน โดยจะช่วยรองรับ
การขนส่งสินค้าบริเวณภาคเหนือตอนบนได้อย่างน้อยอีก 20 ปี
และจะเป็นประตูการค้ากับประเทศต่างๆ ในบริเวณลุ่มแม่น้ำโขง
ตอนบน อันเป็นการเสริมสร้างความมั่นคงทางเศรษฐกิจ
ส่งเสริมการลงทุนและสอดคล้องกับนโยบายการเปิดเสรีทาง
การค้าระหว่างประเทศไทยกับจีน พื้นที่โครงการตั้งอยู่ทางฝั่งขวา
ของปากแม่น้ำกก บ้านสบกก ต.บ้านแซว อ.เชียงแสน
จ.เชียงราย ดังแสดงในรูปที่ 6 มีพื้นที่ประมาณ 380 ไร่ 2 งาน
62 ตารางวา ท่าเรือเชียงแสน แห่งที่ 2 ได้รับการออกแบบให้
สามารถรองรับเรือขนาด 50×10 เมตร จอดขนถ่ายสินค้าได้
พร้อมกัน 11 ลำ ดังแสดงในรูปที่ 7 ลำสุดท้ายกรมการขนส่ง
ทางน้ำและพาณิชย์นาวี (ชน.) ได้ลงนามสัญญาก่อสร้าง
เมื่อวันที่ 12 พฤษภาคม 2552 วงเงินก่อสร้าง 1,546.4 ล้านบาท
โดยมีกำหนดแล้วเสร็จวันที่ 28 ธันวาคม 2554



รูปที่ 5 : พื้นที่ก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงบริเวณ อ.เชียงของ จ.เชียงราย



รูปที่ 6 : พื้นที่ก่อสร้างสะพานเชียงแสนแห่งที่สอง จ.เชียงราย



รูปที่ 7 :ผังแสดงส่วนประกอบของท่าเรือเชียงแสนแห่งที่สอง



ประเทศไทยมีการพัฒนาระบบเส้นทางคมนาคมขนส่ง เชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้านหรือไม่ และมีที่ใดบ้าง

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ได้ดำเนินการศึกษาพัฒนาระบบเส้นทางขนส่งเชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้าน โดยขณะนี้อยู่ในระยะเริ่มต้น มุ่งเน้นการพัฒนา โดยคำนึงถึงการตอบสนองความต้องการ (Demand Side) ของการขนส่งสินค้า ทั้งที่มีอยู่ในปัจจุบัน และที่จะเกิดขึ้นในอนาคต หากมีการพัฒนาเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมตามแนวเส้นทางเศรษฐกิจ การค้า และการลงทุนใหม่ การพัฒนาความร่วมมือในด้านการลงทุนระหว่างประเทศไทยกับประเทศในภูมิภาค ซึ่งอยู่ในแนวเส้นทางการค้าหลัก (New Trade Lane) เพื่อเพิ่มศักยภาพการค้า การลงทุนระหว่างกัน และพัฒนาเชื่อมโยงสู่ตลาดสำคัญของโลก โดยให้เกิดประโยชน์กับประเทศไทย และการพัฒนาเพื่อเพิ่มศักยภาพการผลิตขีดความสามารถในการแข่งขันและการแปรรูปสินค้า เพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มและลดต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทย และปรับปรุงพฤติกรรมขนส่งสินค้าภายในประเทศและการเชื่อมโยงกับจีนและอินเดีย รวมทั้งขีดความสามารถของโครงข่ายคมนาคมและแนวทางการพัฒนาเพื่อเพิ่มขีดความสามารถของโครงข่ายอย่างเหมาะสม โดยมีแนวเส้นทางดังนี้



1. เส้นทางเชื่อมโยงระหว่างจีนตอนใต้กับภาคเหนือของประเทศไทย โดยทางบกผ่านสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว มายังท่าเรือแหลมฉบัง และมายังท่าเรือฝั่งทะเลอันดามัน ตามแนวเส้นทาง North-South Economic Corridor (N-S Economic Corridor) (หมายเลข 1 และ 2)

2. เส้นทางเชื่อมโยงจากท่าเรือดานังผ่านลาวมายังจังหวัดมุกดาหาร และลงมาสู่ท่าเรือน้ำลึกฝั่งอันดามัน (หมายเลข 3) ตามแนวเส้นทาง East-West Economic Corridor (E-W Economic Corridor) แนวเส้นทางหมายเลข 1, 2 และ 3 เป็นการเชื่อมโยงระหว่างจีนตอนใต้กับกลุ่มประเทศ Pacific และกลุ่มประเทศตะวันออกกลางและยุโรป สมมุติฐานของการศึกษาเกิดจากความสามารถประหยัดต้นทุน และเวลา หากมีการเชื่อมโยงตามเส้นทางดังกล่าว โดยการขนส่งสินค้าไม่จำเป็นต้องผ่านช่องแคบมะละกาทางตอนใต้ของประเทศไทย

3. เส้นทางเชื่อมโยงทางบกจากท่าเรือดานังผ่านลาวผ่านภาคตะวันออกเฉียงเหนือไปทางตะวันตกเฉียงเหนือเข้าสู่สหภาพพม่า (พม่า) ไปยังอินเดีย (หมายเลข 4) เส้นทางดังกล่าวจะเชื่อมโยงอินเดียเข้ากับกลุ่มประเทศ Pacific สมมุติฐานของการศึกษาเชื่อว่าจะทำให้การค้ามีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้นจากการประหยัดต้นทุนและเวลา โดยทำให้ไม่ต้องการขนส่งผ่านช่องแคบมะละกา

4. เส้นทางเชื่อมโยงทางทะเลระหว่างท่าเรือทางฝั่งอันดามันของประเทศไทยกับอินเดีย และประเทศข้างเคียง (หมายเลข 5) สมมุติฐานของการศึกษาคาดว่าประเทศไทยจะสามารถเพิ่มประสิทธิภาพ การค้ากับประเทศในกลุ่มดังกล่าว โดยไม่ต้องขนส่งสินค้าจากท่าเรือแหลมฉบังอ้อมช่องแคบมะละกา



สำหรับแนวคิดการเชื่อมโยงโครงข่ายด้านการคมนาคมขนส่ง สนับสนุนการพัฒนาเชิงพื้นที่ (Area Base Strategy) ในการศึกษานี้ความสามารถในการสร้างความเชื่อมโยง (Connectivity) ด้านการค้า การลงทุน การบริหารจัดการขนส่งสินค้า และโครงข่ายการคมนาคมขนส่งทั้งภายในภูมิภาคและระหว่างภูมิภาคหรือกับภูมิภาคอื่นของไทย รวมไปถึงลาวและจีนตอนใต้ ความสามารถในการสร้างความเชื่อมโยงที่สำคัญ ซึ่งควรพิจารณาเป็นพิเศษ คือ การเชื่อมโยงด้านความร่วมมือด้านเศรษฐกิจและการขนส่งกับประเทศที่เกี่ยวข้องตามแนวเส้นทางเศรษฐกิจการค้าที่มีศักยภาพ ทั้งแนวเส้นทาง NSEC และ EWEC ดังนั้นความแตกต่างและจุดร่วมในด้านประโยชน์เศรษฐกิจและการเมืองระหว่างประเทศของไทย ลาว จีน อินเดีย พม่า และเวียดนาม ล้วนเป็นสิ่งที่นำมาพิจารณาเพื่อนำไปสู่การสร้างความเชื่อมโยงระหว่างพื้นที่ต่างๆ ตามแนวเส้นทางที่มีการเชื่อมโยงซึ่งขีดความสามารถ (Competitiveness) ในการจัดการของรัฐและผู้ประกอบการด้านการค้า การลงทุนการบริหารจัดการขนส่งภาคบริการและภาคการขนส่งของผู้เกี่ยวข้องในพื้นที่ ทั้งนี้ ความเชื่อมโยงที่จะเกิดขึ้นในพื้นที่กับประเทศเพื่อนบ้าน มีผลทำให้เกิดการขยายขนาดทางเศรษฐกิจ จากการเปลี่ยนจากการค้าขายแดนเป็นการค้าระหว่างประเทศ สิ่งที่ต้องพิจารณาคือการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวคาดว่าจะมีผลทำให้รูปแบบการผลิต การค้า อุตสาหกรรม การขนส่ง และการบริการเกิดการเปลี่ยนแปลงอย่างมาก คำถามที่สำคัญคือภาครัฐและผู้ประกอบการในพื้นที่มีขีดความสามารถ หรือมีการเตรียมการพัฒนาขีดความสามารถของบุคลากร เพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลงหรือได้รับประโยชน์ทางเศรษฐกิจเพิ่มขึ้นจากการเปลี่ยนแปลงนี้อย่างไร จากการเปลี่ยนแปลงที่จะเกิดขึ้นกับชุมชน (Community) ควรพิจารณาว่า การเชื่อมโยงด้านการคมนาคม จะมีผลกระทบด้านกายภาพ ทั้งมิติเศรษฐกิจและสังคมกับพื้นที่ที่จะเป็นประตูผ่าน (Gateway) เช่น จังหวัดเชียงราย ที่จะเป็นด่านเชื่อมโยงกับเศรษฐกิจของจีนตอนใต้ ในระยะเวลาอันใกล้ และอินเดียในระยะยาวอย่างไร นอกจากนี้ ประเด็นที่ตั้ง (Node) ของศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้าที่

เหมาะสมและมีศักยภาพในภูมิภาคเกี่ยวข้องกับตัวแปรใดบ้าง เพื่อสร้างความชัดเจนว่า ประเทศไทยจะได้รับประโยชน์จากการพัฒนาอย่างเต็มที่ มิได้เป็นเพียงแค่ทางผ่านเชื่อมระหว่างต้นทางกับปลายทางของการขนส่งเท่านั้น

ทั้งนี้ มีเป้าหมายเพื่อให้ประเทศไทยได้ประโยชน์ทางเศรษฐกิจเพิ่มขึ้นจากการพัฒนา โดยหากประเทศไทยเป็นเพียงแค่ทางผ่านของสินค้า อาจทำให้ประเทศไทยไม่ได้รับประโยชน์อย่างเต็มที่ หรืออาจจะต้องสูญเสียประโยชน์จากการพัฒนาดังนั้นประเทศไทยจะต้องมีการส่งเสริมให้มีการสร้างมูลค่าของสินค้าที่ผ่านเข้ามาในประเทศก่อนส่งต่อไปยังประเทศที่สาม โดยการแปรรูปสินค้าหรือบรรจุหีบห่อ การบริหารจัดการโรงพักสินค้าหรือศูนย์รวบรวมกระจายสินค้าในเมืองหลักที่สำคัญในภูมิภาค ส่งผลให้เกิดธุรกรรมทางเศรษฐกิจ สร้างงานสร้างรายได้ให้กับประชาชน และประเทศอย่างคุ้มค่า โดยการพัฒนาควบคู่ไปกับการพัฒนาเชิงพื้นที่ในบริเวณที่มีศักยภาพ คำนึงถึงขีดความสามารถของผู้ประกอบการ การบริหารระบบการจัดการสินค้าและบริการที่มีประสิทธิภาพ รวมทั้งศักยภาพในการเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมภายในประเทศกับประเทศเพื่อนบ้าน

ดังนั้น ไทยควรเตรียมความพร้อมทั้งในส่วนของการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง การใช้ที่ดิน แรงงานของในพื้นที่ ตลอดจนกฎระเบียบข้อบังคับที่เกี่ยวข้อง เพื่อสนับสนุนให้ไทยเป็นฐานการผลิตและประตูเศรษฐกิจที่สำคัญของภูมิภาคโดยใช้ประโยชน์จากเส้นทางเศรษฐกิจสำคัญที่จะเกิดขึ้นในอนาคตในแนวเส้นทางเศรษฐกิจเหนือ-ใต้ (North-South Economic Corridor) ที่เชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมจากจีนตอนใต้กับกลุ่มประเทศ ASEAN แนวเส้นทางเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (East-West Economic Corridor) ที่เชื่อมโยงกลุ่มประเทศเอเชียใต้ผ่านพม่าเชื่อมต่อกับประเทศไทย ผ่าน ลาว เข้าสู่เวียดนามต่อไปยังประเทศญี่ปุ่น และเกาหลีใต้ ซึ่งสามารถเชื่อมต่อไปยังตลาดอื่นๆ ของโลก อาทิ กลุ่มประเทศยุโรป อเมริกา และแอฟริกาใต้ เป็นต้น





โดย : อธิวิ จิตราหุเตระณ์
นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการ



ขนส่งสีเขียว (Green Logistics)

ปัญหาเรื่องโลกร้อนเป็นปัญหาสำคัญของคนทุกชาติทุกศาสนาที่ไม่อาจหลีกเลี่ยงและแก้ไขได้โดยลำพัง
อันจะเห็นได้ว่าภาวะอากาศของโลกปัจจุบันมีการเปลี่ยนแปลงไปจากเดิมมากอย่างรวดเร็วทั้งในด้านอุณหภูมิ
รวมทั้งความผันผวนด้านลมฟ้าอากาศ เช่น ภาวะแห้งแล้ง น้ำท่วมฉับพลัน แผ่นดินไหว และสึนามิ รวมถึง
โรคภัยไข้เจ็บที่ได้มีพัฒนาและรุนแรงขึ้น เช่น โรคไข้หวัด 2009 ที่กำลังระบาดอยู่ ก็อาจกล่าวได้ว่าอาจเป็นพล
ต่อนื่องจากสภาวะอากาศและโลกที่เปลี่ยนไป

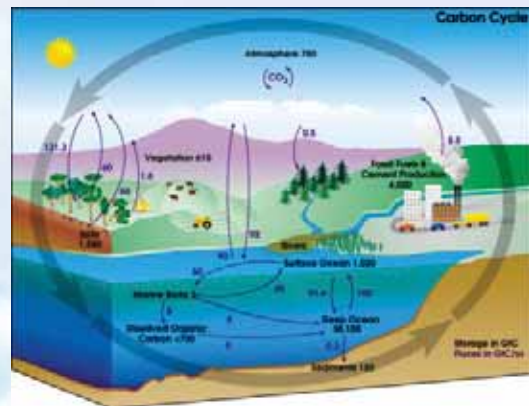
คงปฏิเสธไม่ได้เลยว่าสาเหตุหลักของปรากฏการณ์
เรือนกระจกและภาวะโลกร้อนเป็นการกระทำของมนุษย์ผู้ปล่อย
ก๊าซ CO₂ และ GHG จำนวนมากไปทำลายชั้นบรรยากาศโลก
โดยแหล่งกำเนิดปล่อยก๊าซ CO₂ มาจากภาคอุตสาหกรรมและ
ภาคการขนส่ง ซึ่งทั้งสองเป็นตัวแปรสำคัญต่อการพัฒนา
ทางการค้าขายและความมั่นคงทางเศรษฐกิจ ดังนั้น จึงต้องมี
การชั่งน้ำหนักระหว่างความเจริญทางเศรษฐกิจและการทำร้าย
ตัวเองจากการปล่อยก๊าซ CO₂ โดยทางเลือกที่เหมาะสมคือ
“การขนส่งสีเขียว” หรือ “การขนส่งแบบยั่งยืน”

เมื่อพิจารณาถึงอัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจของโลก
ยุคใหม่ จะเห็นว่าเวทีการค้าย้ายมาอยู่ที่เอเชีย เช่น จีน อินเดีย
เกาหลี และไต้หวัน โดยประเทศดังกล่าว มีอัตราการเติบโตของเมือง
จากการอพยพย้ายถิ่นฐานสูงมากประเทศเหล่านี้โดยเฉพาะจีน
และอินเดีย (เศรษฐกิจใหม่ของโลก) มีความต้องการซื้อรถยนต์ใหม่
เป็นจำนวนมาก เมื่อพิจารณาถึงอัตราการครอบครองรถยนต์ต่อ
ประชากรแล้วจะเห็นว่าประเทศทั้งสองในปัจจุบันนั้น ยังมีอัตรา
การครอบครองต่ำมากเมื่อเปรียบเทียบกับอเมริกา, อังกฤษ,
หรือบราซิล แล้ว ดังนั้นมีความเป็นไปได้สูงมากที่ผู้ครอบครอง
รถยนต์ใหม่ของโลกอยู่ที่ประเทศดังกล่าว การออกนโยบายด้าน
การขนส่งสีเขียวในกลุ่มประเทศดังกล่าวจะส่งผลกระทบโดยตรง
ต่อโลกของเรา

สำหรับกรณีของประเทศไทยผู้เป็นส่วนหนึ่งในเวที
การค้าโลกใหม่ มีการกระจุกตัวความเจริญทั้งทางเศรษฐกิจและ
สังคมอยู่ที่กรุงเทพมหานคร อันนำมาซึ่งปัญหาการจราจรคับคั่ง
อันเนื่องจาก (1) ขาดระบบแผนผังเมืองที่ดี โดยเห็นได้ว่าเมืองมี
ลักษณะเป็นเมืองศูนย์กลางเดียวที่ประชาชนจะต้องเดินทางจาก
บ้านพักบริเวณพื้นที่รอบเมืองเข้าสู่ศูนย์กลางเพื่อทำงานและ
เรียนหนังสือในเวลาเดียวกัน และกลับกันจากศูนย์กลาง
เมืองสู่ที่พักอาศัยรอบเมืองในเวลาเร่งด่วนเย็น และ (2) ปัญหา
คุณภาพการให้บริการระบบขนส่งสาธารณะส่งผลให้ประชาชน
จำเป็นต้องขนขวายเพื่อครอบครองรถยนต์ส่วนบุคคลโดยหวัง
ว่าจะมีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น ส่งผลให้ปัจจุบัน กรุงเทพมหานคร
มีอัตราการรถยนต์จดทะเบียนใหม่สูงถึงพันคัน/วัน และมีสัดส่วน



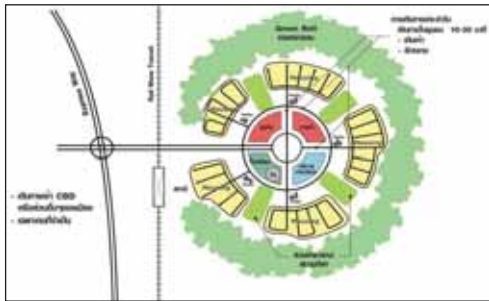
ภาพแสดงผลจากภาวะโลกร้อน



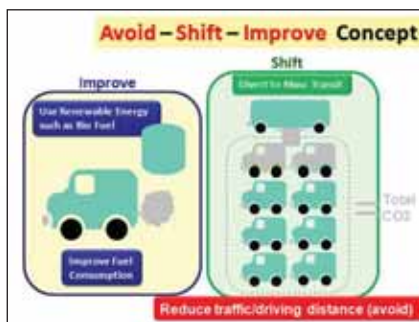
ภาพแสดงวงจรก๊าซ CO₂

การเดินทางด้วยรถส่วนบุคคลสูงถึงร้อยละ 58 อันเป็น
การซ้ำเติมปัญหาทั้งในด้านการจราจรสิ่งแวดล้อม และคุณภาพ
ชีวิตของคนกรุงเทพฯ

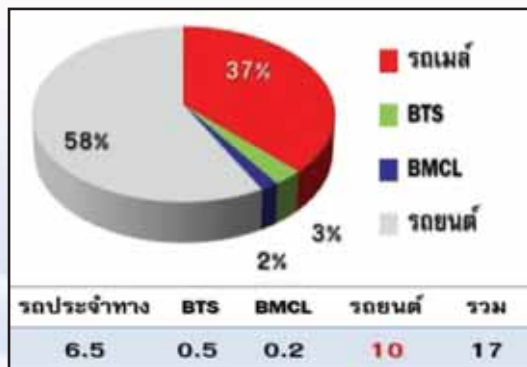
เพื่อให้เกิดการพัฒนากระบวนขนส่งภายในเมืองอย่าง
ยั่งยืนจะต้องมีการจัดการอย่างบูรณาการทั้งในภาคอุปสงค์และ
อุปทาน อาจารย์ Fukuda Atsushi แห่งมหาวิทยาลัย Nihon
ประเทศญี่ปุ่นได้เสนอแนวทางการพัฒนาระบบการขนส่งแบบ
ยั่งยืน ด้วย “แนวคิด Avoid-Shift-Improve” ซึ่งเป็น
การผสมผสานการจัดการเดินทางระหว่างอุปสงค์และอุปทาน



แผนภาพแสดงเมืองสมบูรณ์ในตัวเอง

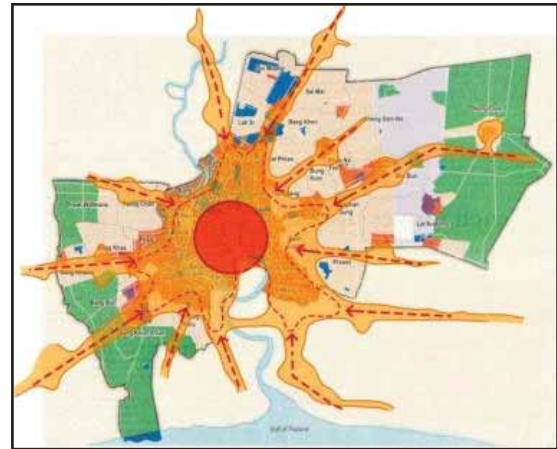


แผนภาพแสดงแนวคิด Avoid-Shift-Improve



ภาพแสดงสัดส่วนรูปแบบการเดินทางของ กทม.

Avoid นี้หมายถึง การหลีกเลี่ยงให้เกิดอุปสงค์การเดินทางน้อยที่สุด ซึ่งทำได้ด้วยการลดระยะทางระหว่างต้นทางและปลายทางการเดินทางให้สั้นที่สุดหรืออยู่ในจุดเดียวกัน โดยใช้การจัดการด้านผังเมืองเป็นหลัก เช่น การพัฒนาให้เกิดเมืองสมบูรณ์ในตัวเอง (Self – contained city) ที่เป็นเมืองขนาดเล็กประกอบด้วย แหล่งงาน โรงเรียน ศูนย์ราชการย่อย ร้านค้า และสิ่งอำนวยความสะดวกอื่นๆ เพื่อให้การเดินทางในชีวิตประจำวันให้อยู่ภายในเมืองโดยใช้การเดินทางรูปแบบการขนส่งหลัก ทั้งนี้ หากมีความจำเป็นต้องเดินทางไปยังเมืองย่อยอื่นๆ จะเชื่อมต่อกันโดยระบบรถไฟฟ้าและทางด่วน ซึ่งเป็นการ (modal) Shift คือ การเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางจากเดิมที่พึ่งพิงรถยนต์ส่วนบุคคลให้หันมาใช้ระบบขนส่งสาธารณะมากขึ้น และสุดท้ายคือ Improve เนื่องจากคงเป็นไปไม่ได้ที่จะเลิกใช้รถยนต์ส่วนบุคคล ดังนั้นจึงต้องมีการพัฒนาเครื่องยนต์ให้มีประสิทธิภาพสูงขึ้นในขณะที่ปล่อยมลภาวะต่ำ ซึ่งรวมถึง



ภาพแสดงผังเมืองแบบเมืองศูนย์กลางเดี่ยว

การพัฒนาเทคโนโลยี การใช้พลังงานทางเลือกที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมสูงขึ้นด้วย

ประเทศไทยได้เริ่มดำเนินงานไปแล้วในบางส่วน ทั้งในด้านการส่งเสริมระบบขนส่งสาธารณะด้วยรถไฟฟ้า (Shift) และแผนการจัดการรถประจำทาง NGV (Improve) ดังนั้นเมื่อมีการจัดผังเมืองให้เชื่อมต่อเมืองบริวารด้วยโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนประกอบกับการพัฒนาเมืองให้เป็นเมืองหลายศูนย์กลางจะเป็นผลให้เกิดการลดปริมาณการปล่อยก๊าซ CO₂ และเป็นการแก้ไขปัญหาการจราจรอย่างยั่งยืนด้วยในคราวเดียวกัน สุดท้ายการลดปริมาณการปล่อยก๊าซ CO₂ สามารถเปลี่ยนแปลงเป็นผลประโยชน์ทางการเงินได้ผ่านกลไกการพัฒนาที่สะอาด (Clean Development Mechanism) ตามพิธีสารเกียวโตที่ประเทศไทยได้ร่วมลงนามไว้



ภาพแสดงระดับการขนส่งสีเขียว/การขนส่งยั่งยืน



ภาพแสดงการขนส่งสีเขียวในเมือง

ผลจากการที่ภาวะการดำโลกปัจจุบันเต็มไปด้วยการแข่งขัน ประเด็นด้านโลกร้อนนี้ได้ถูกนำขึ้นมาใช้ในการกีดกันการค้ารูปแบบหนึ่ง ดังจะเห็นได้ว่ากลุ่มสหภาพยุโรปได้มีการพัฒนาข้อกำหนดเรื่องค่าธรรมเนียมเครื่องบินที่ปล่อย CO₂ เกินค่าที่กำหนด กรณีดังกล่าวจะส่งผลกระทบต่อธุรกิจการบินของประเทศไทยที่ย่ำแย่อยู่แล้วในปัจจุบัน และความฝันของประเทศไทยที่จะเป็นศูนย์กลางการบินในภูมิภาคอย่างแน่นอน หากมิได้มีการวางแผนเกี่ยวกับเรื่องดังกล่าวอย่างจริงจัง ดังนั้นการกำหนดท่าทีและนโยบายของประเทศในด้านการขนส่งสีเขียวหรือการขนส่งอย่างยั่งยืนจึงจะทวีความสำคัญเป็นอย่างมาก



เทคโนโลยี

ระบบขนส่งสาธารณะ ในยุโรป

ดร.เมธ ปรดิษฐ์พิสุทธิ์

ปัจจุบันมีเทคโนโลยีใหม่ๆ เกิดขึ้นมากมายและเป็นส่วนที่ผลักดันให้มีการพัฒนาในหลายๆ ด้าน การพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะที่ผ่านมาเป็นส่วนหนึ่งจากผลของการพัฒนาเทคโนโลยีทางด้านนี้ ประเทศในแถบยุโรป ถือได้ว่าการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะให้เป็นทางเลือกที่ดี สำหรับรองรับความต้องการเดินทางของประชาชนได้อย่างเหมาะสม ยั่งยืน สอดคล้องกับสภาพแวดล้อม และเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม ซึ่งก็ถูกนำไปเป็นต้นแบบให้กับหลายๆ ประเทศ โดยเฉพาะประเทศในแถบเอเชีย ในการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ



ระบบขนส่งสาธารณะ ในยุโรปสามารถแบ่งออกเป็น 3 ระบบหลักตามโครงสร้างพื้นฐาน ดังนี้

ทางราง (Rail)

สำหรับประเทศในแถบยุโรปแล้ว ระบบขนส่งสาธารณะทางราง ถือได้ว่าเป็นระบบหลัก ที่เกือบทุกประเทศในแถบยุโรปพัฒนาไว้รองรับการเดินทางทั้งในส่วนของการเดินทางในระยะสั้น (Short-distance trains) และการเดินทางในระยะยาว (Long-distance trains) โดยเฉพาะการเดินทางในเขตเมือง มีระบบรางที่สำคัญๆ ดังนี้

Commuter trains เป็นระบบรางที่ใช้พลังงานไฟฟ้า มีไว้รองรับการเดินทางระหว่างชานเมืองกับใจกลางเมือง บนรางมาตรฐาน (local standard gauge) ซึ่งก็มีชื่อเฉพาะสำหรับเรียกระบบนี้แตกต่างกันออกไป เช่น Cercanías ในประเทศสเปน S-Bahn ในเยอรมัน และ Elektrichka ในรัสเซีย เป็นต้น

Rapid transit หรือ Heavy rail เป็นระบบรางที่ในทุกประเทศในแถบยุโรป มีการพัฒนาอย่างยาวนานมาก เช่น ที่กรุงลอนดอน (London Underground) เริ่มเปิดให้บริการ

ตั้งแต่ปี ค.ศ. 1863 ปัจจุบัน Rapid transit หรือที่ส่วนใหญ่เรียกกันว่า ระบบ Metro, Subway หรือ Underground มีโครงข่ายการให้บริการในแต่ละเมืองเชื่อมโยงสถานที่สำคัญๆ และสนองตอบความต้องการเดินทางได้อย่างดียิ่ง ไม่ว่าจะเป็นระบบบนดิน ใต้ดิน และยกระดับ ซึ่งส่วนใหญ่จะเป็นระบบใต้ดิน ที่รองรับการเดินทางได้กว่า 35,000 คน/ชม. ซึ่งส่วนใหญ่จะใช้พลังงานไฟฟ้า (Electric multiple units) และมีอยู่บ้างในบางประเทศที่พัฒนาไปใช้ระบบแม่เหล็กในการขับเคลื่อน (Magnetic levitation)

Tram หรือรถรางไฟฟ้า ที่มีชื่อเรียกต่างๆ กันไป เช่น tram, tramcar, trolley, trolleybus หรือ streetcar เป็นระบบรางที่วิ่งอยู่บนรางที่วางรางควบคู่ไปกับพื้นผิวของถนน และมีบางช่วงที่ใช้ผิวถนนร่วมกัน เช่น บริเวณทางแยก Tram มีลักษณะการให้บริการคล้ายกับการให้บริการรถโดยสารประจำทาง หรือรถโดยสารประจำทางด่วนพิเศษ แต่สามารถรองรับจำนวนผู้โดยสารได้มากกว่า มีความถี่และจุดจอดให้บริการมากกว่าระบบรถไฟฟ้าขนาดหนักและเบา ปัจจุบันเป็นระบบที่นิยมใช้กันมากในเมืองสำคัญๆ ของประเทศเยอรมัน ออสเตรีย สเปน และสวิตเซอร์แลนด์



Light rail และ Monorail เป็นระบบรถไฟฟ้าขนาดเล็กที่มีลักษณะคล้ายกับการให้บริการของ Rapid transit หรือ Heavy rail จะมีข้อแตกต่างของการพัฒนา ก็คือเป็นระบบรางที่ออกแบบให้เหมาะสมกับจำนวนผู้ที่ต้องการใช้บริการ สภาพแวดล้อม พื้นที่ และเส้นทางที่มีผู้ใช้บริการประมาณ 25,000 คน/ชม.



ทางถนน (Road)

ระบบรถโดยสารประจำทาง จะเป็นระบบหลักทางถนน ที่เกือบทุกเมืองของประเทศในแถบยุโรปมีไว้ให้บริการ และมีหน้าที่สำคัญในการเป็นระบบเสริม หรือ Feeder ให้กับระบบราง ซึ่งจะมีการจัดการเดินรถที่ใกล้เคียงกับการให้บริการรถไฟฟ้า เช่น มีตารางการเดินรถที่แน่นอน มีป้ายจอดรถอิเล็กทรอนิกส์ เป็นต้น เชื้อเพลิงหลักที่ใช้สำหรับรถประจำทางมีทั้งน้ำมันดีเซล และก๊าซธรรมชาติ นอกจากนี้ยังมีการทดลองใช้พลังงานไฮโดรเจนเป็นเชื้อเพลิงที่มีการ พิสูจน์ให้เห็นว่าไฮโดรเจนจากโรงไฟฟ้าไฮโดรเจนเป็นน้ำที่ปลอดภัยจากมลพิษ แต่ยังไม่มีการใช้อย่างจริงจัง

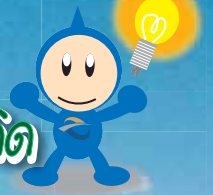


ทางน้ำ (Inland waterway)

ระบบขนส่งสาธารณะทางน้ำ ถือได้ว่ามีความสำคัญเป็นลำดับสุดท้ายเมื่อเทียบกับทางราง และทางถนน แต่ก็จะมีบางประเทศในแถบยุโรป ที่เห็นว่ามีค่าความสำคัญมาก เพราะสภาพทางกายภาพเอื้ออำนวยต่อการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะทางน้ำ ซึ่งส่วนใหญ่จะเป็นการให้บริการเชิงท่องเที่ยว หรือเป็นการข้ามฟาก



ระบบขนส่งสาธารณะ ของประเทศในแถบยุโรป ที่กล่าวมานี้ ยังมีส่วนประกอบที่เป็นเทคโนโลยีใหม่ๆ อีกมาก เช่น ระบบการเดินรถ ระบบเชื่อมต่อการเดินทาง ระบบตัวอิเล็กทรอนิกส์ และระบบตัวร่วม ฯลฯ ที่มีส่วนทำให้ระบบในภาพรวมสามารถรองรับความต้องการเดินทางได้เป็นอย่างดี และเป็นที่นิยมสำหรับผู้ให้บริการ ที่เราควรศึกษาในรายละเอียด และนำมาประกอบการพิจารณาดำเนินการในประเทศของเรา ทั้งนี้เพื่อให้มีการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะอย่างยั่งยืน และเป็นทางเลือกที่ดีสำหรับผู้ให้บริการ ต่อไป



ทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน ประเทศไทยเราจะมีส่วนร่วมได้อย่างไร

ผู้อ่านหลายท่านคงยังไม่ทราบว่าในเดือนพฤศจิกายนที่จะถึงนี้ จะมีการประกาศปฏิญญาระดับรัฐมนตรี (Ministerial Declaration) ในเรื่องความปลอดภัยทางถนน (Road Safety) ซึ่งเมื่อกลางเดือนมิถุนายนที่ผ่านมา ในระดับนานาชาติ องค์การอนามัยโลก (WHO) ได้เผยแพร่รายงานสถานะความปลอดภัยทางถนนระดับโลก : ถึงเวลาลงมือทำกันได้แล้ว Global status report on road safety: time for action นับเป็นการริเริ่มสำคัญอันดับหนึ่งในปีนี้ตามแผนขององค์การอนามัยโลกที่วางไว้ตั้งแต่เมื่อปีก่อน (หากไม่เจอไวรัสโควิด-19 ระบาดใหญ่สายพันธุ์ใหม่ 2009 เข้ามาแทรกเสียก่อน)

รายงานสถานะความปลอดภัยทางถนนระดับโลก : ถึงเวลาทำกันได้แล้ว นับเป็นเอกสารที่เป็นปัจจุบันที่สุดในการรายงานสถานการณ์ของทั่วโลก ซึ่งได้รับความร่วมมือในการจัดทำจากองค์กรนานาชาติทั่วโลก

บทความนี้จะขอนำเสนอ บทสรุปและข้อมูลสำคัญล่าสุดจากเอกสารขององค์การอนามัยโลก คือ Global status report on road safety: time for action ซึ่งเป็นการรวบรวมข้อมูลที่พยายามทำการเปรียบเทียบให้เป็นมาตรฐานเดียวกันตามวิธีการของ WHO ซึ่งได้เริ่มขอความร่วมมือจากทั่วโลกเมื่อปีที่แล้ว

(พ.ศ. 2551) ข้อมูลนี้ได้รับการสนับสนุนจากประเทศต่าง ๆ รวม 178 ประเทศทั่วโลก (ครอบคลุมประชากรมากกว่า 98 เปอร์เซ็นต์ของทั่วโลก) รวมทั้งจะได้กล่าวถึงเรื่องราวการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทยเราเป็นการเฉพาะอีกด้วย

เรื่องราวของการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนน เริ่มต้นขึ้นเมื่อห้าปีก่อน (พ.ศ. 2547) เมื่อองค์การอนามัยโลก ได้ร่วมกับภาคีเครือข่ายด้านความปลอดภัยทางถนนนานาชาติจัดทำรายงานระดับโลกด้านการป้องกันการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจร หรือ World report on road traffic injury prevention ขึ้น ซึ่งในขณะนั้นพบว่า อุบัติเหตุจราจรเป็นสาเหตุสำคัญลำดับที่ 9 ของการเสียชีวิต และหากปล่อยสถานการณ์ให้เป็นเช่นนี้ต่อไป อุบัติเหตุจราจรจะกลายเป็นสาเหตุลำดับที่ 5 ของการเสียชีวิตในปี พ.ศ. 2573 หรือ ค.ศ. 2030 ซึ่งรองลงมาจากภาวะสุขภาพโรคหัวใจ และทางเดินหายใจสูงกว่าแม้กระทั่งโรคเอดส์ จึงเป็นเหตุให้ปัญหาอุบัติเหตุจราจรเป็นเรื่องที่ต้องให้ความสำคัญเป็นอย่างยิ่งก่อนที่จะประชากรโลกจะล้มตายเป็นจำนวนมหาศาล



จากข้อมูลด้านความปลอดภัยทางถนน ทราบว่าในทุก ๆ ปีจะมีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรมากกว่า 1.2 ล้านคน บาดเจ็บมากกว่า 50 ล้านคน และที่สำคัญกว่า 90 เปอร์เซ็นต์เกิดขึ้นในประเทศที่มีรายได้ต่ำและปานกลางเป็นหลัก (ซึ่งก็รวมถึงประเทศไทยซึ่งจัดอยู่ในประเทศที่มีรายได้ปานกลางด้วย) ทั้ง ๆ ที่ประเทศเหล่านี้มีจำนวนยวดยานอยู่เพียงแค่ 48 เปอร์เซ็นต์ ของทั้งโลกเท่านั้น

หากเรามาลองดูตัวเลขเปรียบเทียบที่ใช้กัน จะพบว่าอัตราการเสียชีวิตของอุบัติเหตุจราจรในประเทศที่มีรายได้ต่ำและปานกลาง มีค่าเท่ากับ 21.5 และ 19.5 คนต่อประชากรหนึ่งแสนคน ตามลำดับ (ซึ่งประเทศที่มีรายได้สูง มีตัวเลขเฉลี่ยนี้อยู่ที่เพียงแค่ 10.3 และที่สวีเดนและเนเธอร์แลนด์ มีตัวเลขที่กำลังลดลงต่ำกว่า 5 แล้วด้วยซ้ำไป)

รายงานนี้ยังชี้ประเด็นสำคัญ คือ เกือบครึ่งหนึ่งของผู้เสียชีวิต เป็นผู้ใช้รถใช้ถนนที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ หรือ Vulnerable road users ซึ่งได้แก่ คนเดินเท้า ผู้ขับขี่จักรยานยนต์ จักรยาน และผู้โดยสารระบบขนส่งสาธารณะ นับเป็นกลุ่มผู้เดินทางที่เราอยากให้เห็นในอนาคตที่จะใช้พลังงานลดลง และแสวงหาแนวทางที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมเสียด้วย

สำหรับการดำเนินงานในปัจจุบันของทั่วโลก เราพูดกันเสมอถึงแนวทางที่น่าจะดำเนินการ คือ การป้องกัน (Prevention) ซึ่งจะช่วยลดอุบัติเหตุจราจรในระยะยาวต่อไป รวมทั้ง การดำเนินการหลายอย่าง เช่น การสงบการจราจร หรือ Traffic Calming, การกำหนดนโยบายด้านโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure and policy measures) ที่เหมาะสม ในเรื่องการใช้รถใช้ถนน การปรับปรุงคุณภาพรวมถึงการจัดให้มีการเข้าถึง (Accessibility) ระบบขนส่งสาธารณะที่ดี นับเป็นสิ่งจำเป็นในระยะยาวต่อการป้องกันอุบัติเหตุ ซึ่งเรื่องเหล่านี้ประเทศเราเองก็มีทิศทางการดำเนินงานเช่นเดียวกัน

นอกจากนี้ รายงานสถานะความปลอดภัยทางถนนฯ ยังได้กล่าวถึงมาตรการในการลดการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจร ยังช่วยในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับสุขภาพด้วย เช่น การลดการปล่อยมลพิษทางอากาศ ทางเสี่ยงจากยวดยาน รวมทั้งการสนับสนุนการเดินทางก็ช่วยส่งเสริมสุขภาพร่างกายอีกด้วย

ปัจจัยเสี่ยง 5 อย่าง ซึ่งประกอบด้วย การขับซึ่หลังการดื่ม (Drink driving) การขับซึ่เร็วเกินไป (Excessive speed) การไม่สวมหมวกนิรภัย การไม่คาดเข็มขัดนิรภัย และการไม่ใช้อุปกรณ์ป้องกันสำหรับเด็ก (Non-use of Helmets, Seat-belts, Child restraints) มีเรื่องที่น่าสนใจ ได้แก่

- การกำหนดเกณฑ์ปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือด (Blood Alcohol Concentration; BAC) 0.05 กรัมต่อเดซิลิตร (หรือ 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์)

- การบังคับให้สวมหมวกนิรภัยทั้งในผู้ขับขี่และผู้นั่งซ้อน รวมทั้งการควบคุมคุณภาพของหมวก

- การคาดเข็มขัดนิรภัยทั้งที่นั่งตอนหน้าและตอนหลัง รวมทั้งการติดตั้งอุปกรณ์ป้องกันสำหรับเด็กในรถ

ทั้งนี้ การได้รับความสำคัญในเรื่องนี้จากทางฝ่ายการเมือง รวมทั้งการสนับสนุนต่อการบังคับใช้กฎหมายทั้งในด้านบุคลากรและทางการเงินนับเป็นสิ่งจำเป็นอย่างยิ่ง

ประเด็นความร่วมมือจากหลายภาคส่วน ได้แก่ ภาคสุขภาพ ภาคการขนส่ง และตำรวจ ควรได้รับการเน้นย้ำในทุกประเทศหรือเขตเศรษฐกิจทั่วโลก เพื่อให้การดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนมีความยั่งยืน

คำแนะนำ ทั้ง 6 ข้อ จาก World report on road traffic injury prevention ยังคงต้องการดำเนินการต่อไป ได้แก่

1. การผลักดันให้เกิดองค์กรหลักดูแลด้านความปลอดภัยทางถนนโดยตรง

2. การประเมินปัญหา นโยบาย การจัดองค์กร ที่เกี่ยวข้องในประเทศ

3. การจัดทำยุทธศาสตร์และแผนปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนระดับชาติ

4. การจัดสรรงบประมาณและบุคลากร

5. การผลักดันไปสู่การปฏิบัติ

6. การสนับสนุนการเสริมสร้างศักยภาพและความร่วมมือระหว่างประเทศ

ความหวังที่จะลดจำนวนผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจรให้เหลือเพียงครึ่งหนึ่ง คือ 600,000 คน ใน 10 ปี นับจากนี้ไป ภายหลังการประกาศปฏิญญาความปลอดภัยทางถนนระดับรัฐมนตรี นับเป็นเรื่องที่ท้าทาย แต่เป็นสิ่งที่อยู่ในใจของทุกคนมิใช่น้อย

สำหรับประเทศไทย เราจะมีส่วนร่วม ในรื้อบนีกันได้อย่างไร



หลายทศวรรษที่ผ่านมา ประเทศไทยได้คำนึงถึงเรื่องความปลอดภัยทางถนนในด้านการตามแก้ไขปัญหา (Reactive) ส่วนการป้องกันไม่ให้เกิดปัญหา (Proactive) ซึ่งเป็นการดำเนินการให้เกิดความยั่งยืนในเรื่องนี้ ยังเป็นความท้าทายของประเทศเราอยู่ ซึ่งอย่างไรก็ตามหลายหน่วยงานได้ดำเนินการอย่างต่อเนื่อง เช่น ในส่วนของนโยบายและแผนความปลอดภัยทางถนน สนข. กระทรวงคมนาคม ได้จัดทำแผนความปลอดภัยทางถนนมาอย่างต่อเนื่อง และเพิ่งจะจบสิ้นแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย (พ.ศ. 2547 – 2551) ซึ่งนับเป็นจุดเริ่มต้นของการเปิดโอกาสให้องค์กรต่าง ๆ ทั้งภาครัฐ เอกชน สถาบันการศึกษา และองค์กรอิสระ ทั้งภายในประเทศ และระหว่างประเทศ เข้ามามีส่วนร่วมในการวางแผนของการทำงานด้านความปลอดภัยทางถนน ซึ่งต่อมาแผนปฏิบัติการนี้ได้รับการนำไปใช้เป็นแนวทางสำคัญในการจัดทำแผนแม่บทด้านความปลอดภัยทางถนน ของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน มาจนถึงปัจจุบัน

ณ วันนี้ งานด้านความปลอดภัยทางถนน ได้รับการพูดถึงกันมากขึ้น ผู้คนมีความรู้สึกว่าเป็นส่วนหนึ่งของการดำเนินชีวิตประจำวัน มีเรื่องต่าง ๆ มากมายที่จะต้องดำเนินการร่วมกับทั้งผู้กำหนดนโยบาย ผู้ปฏิบัติ ประชาชน สื่อมวลชน องค์กรอิสระต่าง ๆ เป็นต้น

องค์ประกอบสำคัญที่นานาประเทศยังคงให้การยอมรับในการดำเนินการในเรื่องความปลอดภัยทางถนน คือ วิศวกรรม (Engineering) การให้ความรู้ (Education) และการบังคับใช้กฎหมาย (Encouragement)

ในระยะยาวประเทศไทยได้มีการพูดถึงการออกแบบและปรับปรุงถนนหนทางให้เอื้อต่อความปลอดภัยของผู้ใช้ถนนหนทางมากขึ้น (Forgiving roads) การนำการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน หรือ Road Safety Audit มาใช้ ซึ่งกำลังจะเป็นมาตรฐานในการก่อสร้างและบำรุงรักษาถนนหนทางในระดับนานาชาติ รวมถึงการนำการประยุกต์ใช้การสืบสวนเพื่อหาสาเหตุของอุบัติเหตุในเชิงลึก หรือ Accident Investigation ตลอดจนการเริ่มมีแนวความคิดในการจัดระดับความปลอดภัยของทั้งความแข็งแรงของตัวรถ และความปลอดภัยต่อการขับขี่บนถนน เช่นเดียวกับในต่างประเทศ เช่น Euro-nCAP หรือ iRAP เป็นต้น มาใช้ในการพัฒนางานด้านวิศวกรรมขนส่งและจราจร รวมทั้งยานยนต์ในบ้านเราต่อไป

สำหรับด้านการให้ความรู้ ประเทศไทยต้องการพัฒนาคุณภาพของผู้ใช้รถใช้ถนน ตั้งแต่การจัดการเรียนการสอนในเรื่องการรักษาวินัยจราจร และการเดินทางบนถนน



ในบ้านเราให้กับเยาวชน การพัฒนากระบวนการฝึกอบรมการออกใบอนุญาตขับขี่ให้ผู้ได้รับใบอนุญาตขับรถทุกประเภท และทุกคนขับรถอย่างระมัดระวัง (Defensive Driving) โดยเฉพาะอย่างยิ่ง การระมัดระวังต่อผู้ใช้รถใช้ถนนที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ หรือ Vulnerable road users ได้แก่ เด็ก ผู้สูงอายุ คนเดินเท้า ผู้พิการ ผู้ขับขี่จักรยาน จักรยานยนต์

เหล่านี้เป็นส่วนหนึ่งของความยั่งยืนด้านความปลอดภัยทางถนน ที่เราเรียกกันว่า “วัฒนธรรมความปลอดภัย” (Safety Culture)

การพิจารณาปรับปรุงกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการจราจรและความปลอดภัยทางถนน รวมทั้งการบังคับใช้กฎหมายให้มีความเข้มงวด มีความทันสมัย เอื้อต่อการนำเทคโนโลยีมาใช้ เอื้อต่อการปฏิบัติของเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง เป็นอีกเรื่องหนึ่งที่ต้องให้ความสนใจ ในขณะนี้ความร่วมมือจากประชาชน การมีความรับผิดชอบต่อสังคม และตระหนักถึงการสร้างวินัยจราจรและอันตรายอันเนื่องมาจากอุบัติเหตุจราจร นับเป็นสิ่งสำคัญต่อความสำเร็จในเรื่องนี้ เพราะ**ความปลอดภัยเป็นเรื่องของทุกภาคส่วนที่ต้องร่วมมือกันอย่างจริงจังเสียที**

**และสุดท้าย ถึงเวลาที่เราจะลงมือทำกันได้แล้ว ...
“time for action”**



“ไผ่ไผ่” มหัศจรรย์... แก้ปัญหाराาร

หากพูดถึงไผ่ไผ่ ทุกคนคงรู้จักและเคยได้ใช้ประโยชน์อย่างมากจากไผ่ไผ่ ทั้งทางตรงและทางอ้อม ทั้งนี้ เพราะไผ่ไผ่เป็นพืชสารพัดประโยชน์ซึ่งพบเห็นทั่วไป ในทุกตำบล หมู่บ้าน หรือแทบจะทุกครัวเรือนก็ว่าได้ จะเห็นได้ว่าคนไทยได้ประโยชน์จากไผ่ไผ่เป็นมาตั้งแต่โบราณกาล เช่น ประโยชน์ทางด้านการบริโภค เช่น การนำหน่อไผ่ไผ่มาทำเป็นอาหารไม่ว่าจะเป็น ซุป แกง ต้ม และใช้ในการก่อสร้าง โดยเฉพาะในชนบทนิยมใช้ไผ่ไผ่มาปลูกสร้างบ้านเรือน ใช้ทำรั้วบ้าน ฝายบ้าน หลังคา ทำเครื่องประดับตกแต่ง ทำของเล่น ผลิตภัณฑ์ของเล่นที่ทำจากไผ่ไผ่มีมากมายหลายชนิด และประโยชน์ในด้านการใช้สอยอีกด้วย รวมทั้งเราสามารถนำไผ่ไผ่มาทำเป็นผลิตภัณฑ์ต่างๆ เช่น ทำเครื่องเรือนหรือเครื่องเฟอร์นิเจอร์ และทำภาชนะ หรือของใช้ต่างๆ แต่ประโยชน์ของไผ่ไผ่ยังไม่หมดเมื่อไม่นานมานี้มีบริษัทหนึ่งในสหรัฐอเมริกา ได้ผลิตจักรยานไผ่ไผ่ โดยทางบริษัท ได้ซื้อไผ่ไผ่ที่คัดสรรมาอย่างดีจากอุทยานอยู่ชาน เกาะไต้หวัน จากนั้นให้ส่งมายังบริษัทในรัฐแคลิฟอร์เนีย เมื่อไผ่ไผ่มาถึง ก็จะไปอบให้แกร่ง ไม่แตกหักง่ายจากนั้นจึงนำมาขึ้นรูปให้เป็นจักรยานและพ่นด้วยโพลียูรีเทน ซึ่งจะเป็นการเปลี่ยนจากไผ่ไผ่ให้กลายเป็นจักรยานคันเท่ โดยจักรยานคันนี้มีชื่อว่า “แคลฟี” เสนอราคา 1.65 แสนบาท และนี่คือประโยชน์ที่ได้จากไผ่ไผ่

ซึ่งปัจจุบันการพัฒนาทางเทคโนโลยีก้าวหน้าและมีความทันสมัยอย่างรวดเร็ว ทำให้มนุษย์มีความสะดวกสบายมากขึ้น ปัญหามลพิษก็เกิดขึ้นอย่างรวดเร็วไม่แพ้เทคโนโลยีเช่นกัน อีกทั้งสาเหตุที่ทำให้เกิดปัญหามลภาวะคือการใช้รถยนต์ ซึ่งในปัจจุบันนี้การใช้รถยนต์มีปริมาณที่เพิ่มขึ้นและเกิดการจราจรติดขัดในตัวเมืองใหญ่อีกด้วย โดยปัจจุบันทั่วโลกได้ตระหนักถึงปัญหาจากมลภาวะทางอากาศ ซึ่งนับวันปัญหาจะทวีความรุนแรงมากขึ้น โดยปัญหาทั้งหมดนี้เกิดจากการกระทำของมนุษย์ซึ่งเป็นปัญหาใหญ่อีกปัญหาหนึ่งที่พวกเราทุกคนควรจะตระหนักถึงและหาแนวทางในการแก้ไขอย่างจริงจัง จะเห็นได้ว่ามลภาวะทางอากาศนั้นสามารถเกิดขึ้นได้รอบตัวเรา และเราสามารถช่วยลดมลภาวะทางอากาศและแก้ไขปัญหามลภาวะได้ทางหนึ่ง นั่นคือ การลองนำ “จักรยานไผ่ไผ่” มาใช้ในชีวิตประจำวัน

ดังนั้น จึงหยิบมาเล่าถึงวิธีการใช้จักรยานไผ่ไผ่ เพื่อเมืองไทยจะนำไผ่ไผ่มาใช้เพื่อช่วยแก้ไขปัญหามลภาวะและลดมลภาวะทางอากาศได้อีกทางหนึ่ง



ขอขอบคุณข้อมูลจาก
นายจรรณ ตั้งไพศาลกิจ
นักวิชาการขนส่งทางคุณวุฒิ

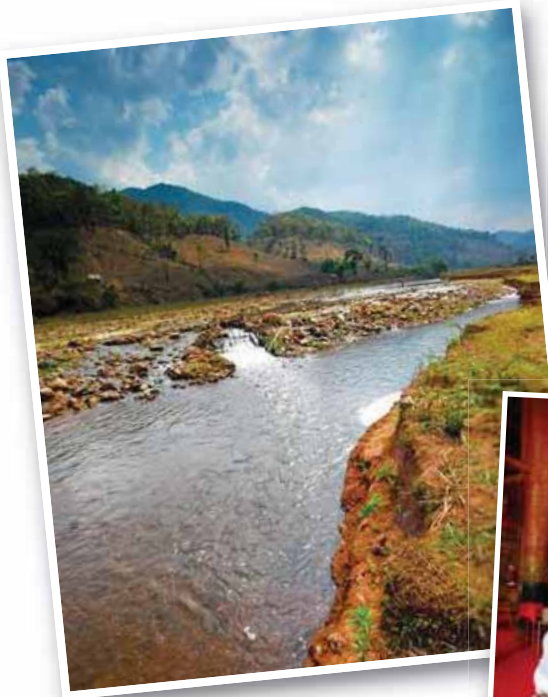
สุนทรพิพิธ

โดย เหนือกาลเวลา

ภาพ... สุภากร เลิศภาก

น่าน...เมืองในฝัน ของนักท่องเที่ยว...

“แข่งเรือลือเลื่อง
เมืองงาช้างดำ
จิตรกรรมวัดภูมินทร์
แดนดินส้มสีทอง
เรื่องรองพระธาตุแช่แห้ง”



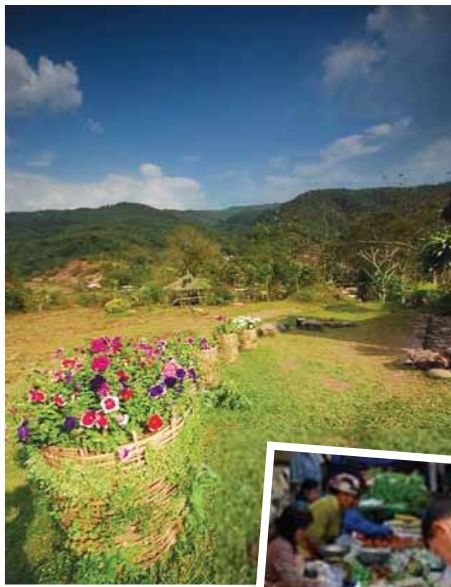
เมื่อกล่าวถึงคำขวัญประจำจังหวัดน่าน คงทำให้ผู้อ่านวารสารนโยบายการขนส่งและจราจรทราบแล้วว่า จังหวัดน่าน มีอะไรที่เชิญชวนให้นักท่องเที่ยวไปสัมผัสกันบ้าง แต่แค่เพียงคำขวัญที่เอ่ยมานั้น คงไม่สามารถพรรณนาถึงความงามของวัฒนธรรม ศิลปกรรม สถาปัตยกรรม ขนบธรรมเนียม ประเพณี สถานที่ท่องเที่ยว ตลอดจนทิวทัศน์อันงดงามสองข้างทางของจังหวัดน่านได้หมดแน่นอน...

ใครจะคิดว่าเมืองน่านนั้นมีมนต์ แม้ผู้ใดได้เคยเป็นต้องหลงใหล ประดูชายหนุ่มพบรักแรกกับหญิงสาวที่สุดแสนงดงาม สมเป็นกุลสตรี แต่บางครั้งกลับซ่อนความลึกซึ้งน่าค้นหาอยู่ มิรู้วาย เหนือกาลเวลาได้มีโอกาสไปเยือนมาแล้ว จึงอยากนำมาถ่ายทอดให้ผู้อ่านวารสารนโยบายการขนส่งและจราจรได้อ่านกัน... จังหวัดน่านเป็นสถานที่ซึ่งหากใครไม่ตั้งใจไปจริงๆ อาจไปไม่ถึง และเมื่อไปเยือนแล้วก็ยากจะลืมลง ต้องคิดถึงตลอดไป น่านเป็นจังหวัดที่ไม่ใช่ทางผ่านสู่เมืองท่องเที่ยวที่สำคัญของภาคเหนือ นักท่องเที่ยวจึงไม่ค่อยผ่านไปแวะกัน แต่อย่างไรแล้วก็ยังเป็นจังหวัดที่มีธรรมชาติงดงาม มีวัดวาอารามเก่าแก่ ศิลปวัฒนธรรมสวยงามทรงคุณค่าน่าประทับใจ เหนือกาลเวลาขอส่งมอบความสุขที่ได้สัมผัสผ่านสื่อประสาทรูปภาพ และความทรงจำ มากล้นกรอกรเป็นตัวอักษร และภาพถ่ายให้ผู้อ่านวารสารฯ ได้ลองจินตนาการตาม

ฉบับที่ผ่านมาเหนือกาลเวลาก็แนะนำวัดไปแล้ว แต่ก็มีวายุที่จะขอแนะนำวัดในอำเภอเมือง จังหวัดน่านอีกสักครั้ง เพราะมีเยอะมาก ขอบอกว่าเยอะจริงๆ แล้วก็สวยงามทุกวัด เช่น วัดพระธาตุแช่แห้ง วัดศรีพันต้น วัดภูมินทร์ วัดพญาภู ฯลฯ โดยเฉพาะพระประธานในโบสถ์ และที่เหนือกาลเวลาถูกใจ...



ประทับใจมากก็คงเป็นพญานาคตรงทางขึ้นลงบันไดโบสถ์เกือบทุกๆ วัดช่างเหมือน มีชีวิตจริง งามวิจิตรสลักเสลาราวกับพญานาคเหล่านั้นจะสามารถออกมาโลดแล่นในมหานทีได้เลย..(เวอร์รี่...) วิถีชีวิตคนเมืองน่านก็แสนเรียบง่าย สงบ น่าอยู่สัมผัสกับสโลแกนที่เคยมีคนกล่าวไว้ว่า “น่าน..เมืองน่าอยู่...” จริงๆ ทักษะภาพในเมืองชวนมอง ตลาดยามเช้า่น่าเดินเลือกซื้อสินค้า เพราะมีสินค้าแปลกใหม่ สด สะอาด ทางเดินเท้าก็สวยงามเป็นระเบียบ อาหารพื้นเมือง น้ำพริกหนุ่ม ข้าวเหนียวแดง แกงหน้าตาแปลกๆ ที่ไม่รู้จัก แต่เหนือกาลเวลาก็ซื้อ... และกินทุกอย่างที่แปลกๆ และหน้าตาชวนให้ลองลิ้มชิมรสมาถึงน่านทั้งที่ขอกินอาหารท้องถิ่นหน่อย..แล้วก็ไม่ผิดหวังอร่อยจริงๆ โดยเฉพาะข้าวเหนียวแดง หมูฝอย และน้ำพริกหนุ่ม...ในตลาดสดเมืองน่านอร่อยมาก...ไม่บอกชื่อร้านไปหาชิมกันเองตามสบาย



จังหวัดน่าน..ยังมีอุทยานแห่งชาติที่สวยงามบริสุทธิ์หลายแห่ง เช่น อุทยานแห่งชาติขุนน่าน อุทยานแห่งชาติศรีน่าน อุทยานแห่งชาติดอยภูแว อุทยานแห่งชาติดอยภูคา ฯลฯ ทุกแห่งล้วนรอต้อนรับนักท่องเที่ยวที่จะมาเยือนอย่างพร้อมเพรียง..อากาศเย็นๆ สบายๆ ทางเดินที่นอนท่ามกลางธรรมชาติ ป่าไม้ ขุนเขาสูงเทียมเมฆ ฝ้ามองพระอาทิตย์ขึ้นและตกดินอย่างสบายอารมณ์... คำคั่นมองดูดาวพร่างพรายเรียงรายระยิบระยับนับร้อยบนท้องฟ้า ที่แข่งกันอวดแสงท่ามกลางความมืด และเจียบสงบไว้เสียงรบกวนอื่นใด..นอกจากเสียงดนตรีจากธรรมชาติเท่านั้น..หากใครไม่อยากจะกางเต็นท์ก็มีบ้านพักในอุทยานสวยๆ สะอาดๆ น่าเข้าพัก ถ้าสนใจก็ติดต่อได้ที่ทำการอุทยานแห่งชาติ..ราคาไม่แพงแน่นอน...หรือบางท่านอยากไปพักรีสอร์ท เพื่อกระจายรายได้ให้ผู้ประกอบการท้องถิ่นก็เชิญได้เพราะมีรีสอร์ทสวยๆ มากมายที่ถูกโอบล้อมด้วยอ้อมกอดของธรรมชาติรอท่านอยู่...ท่านผู้อ่านจินตนาการตามที่เห็นโอกาสเวลาแล้ว...ลองชมภาพสวยๆ ของเมืองน่านที่เห็นโอกาสเวลาเก็บมาฝาก ท่านจะรู้สึกได้ว่า...เมืองน่านเป็นเมืองในฝันที่นักท่องเที่ยวต้องมาเยือนสักครั้งจริงๆ...

เชิญเที่ยวงานประเพณีแข่งเรือจังหวัดน่าน “ชิงถ้วยพระราชทาน” รอบชิงชนะเลิศ ประจำปี 2552 ในวันที่ 16-18 ตุลาคม 2552 ณ บริเวณสะพานพัฒนาภาคเหนือ อ.เมือง จ.น่าน

เรื่องน่ารู้เกี่ยวกับ

อันดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทย



เมื่อช่วงเดือนพฤษภาคม 2552 สถาบัน IMD (International Institute for Management Development) ซึ่งเป็นสถาบันระหว่างประเทศทำการวิจัยในเรื่องการพัฒนา และการจัดการขององค์กรชั้นนำและประเทศต่างๆ ในโลกตั้งอยู่ในประเทศสวิตเซอร์แลนด์ โดยสถาบัน IMD ได้ดำเนินการจัดอันดับขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศต่างๆ มาเป็นเวลากว่า 20 ปีแล้ว ได้ประกาศอันดับขีดความสามารถในการแข่งขันประจำปี 2552 ของประเทศที่พัฒนาแล้วและกำลังพัฒนาชั้นนำ รวม 57 ประเทศ (The IMD World Competitiveness Ranking) โดยพิจารณาปัจจัย (Criteria) ต่างๆ รวมกว่า 300 ปัจจัย ปรากฏว่า ในปี 2552 ขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทยในภาพรวม (Overall Competitiveness) ได้รับการจัดให้อยู่ในอันดับที่ 26 ดีขึ้นกว่า ปี 2551 ที่อยู่ในอันดับที่ 27 ส่วนประเทศที่อยู่ในอันดับที่ 1 ถึง 10 ได้แก่ สหรัฐอเมริกา ฮังการี สิงคโปร์

สวิตเซอร์แลนด์ เดนมาร์ก สวีเดน ออสเตรเลีย แคนาดา ฟินแลนด์ และเนเธอร์แลนด์ ตามลำดับ ประเทศในเอเชียอื่นๆ ที่ได้รับการจัดอันดับ มีดังนี้ ญี่ปุ่น (17) มาเลเซีย (18) สาธารณรัฐประชาชนจีน (20) ไต้หวัน (23) เกาหลีใต้ (27) อินเดีย (30) อินโดนีเซีย (42) และฟิลิปปินส์ (43) ส่วนประเทศ 3 อันดับท้าย ได้แก่ อาร์เจนตินา (55) ยูเครน (56) และเวเนซุเอลา (57) อย่างไรก็ตาม การจัดอันดับของสถาบัน IMD ในปี 2552 ได้นำปัจจัยสำคัญเข้ามาพิจารณาร่วมด้วย คือ ประเทศนั้นได้มีการจัดการหรือเตรียมความพร้อมเพื่อรับมือกับวิกฤติเศรษฐกิจโลกอย่างไร (Stress Test) รวมทั้งปัจจัยอื่นๆ ได้แก่ คุณภาพชีวิตของประชาชน คุณภาพสิ่งแวดล้อมอันเป็นผลจากการพัฒนาประเทศ และการพัฒนาฐานความรู้ใหม่ๆ หรือเรียกได้ว่าเป็นการพิจารณาปัจจัยที่เป็น “การพัฒนาประเทศแบบองค์รวม” นอกเหนือจากปัจจัยของอัตราความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ (GDP) และการสะสมทุน ทั้งนี้เมื่อพิจารณาสถิติย้อนหลังของ

	ปี				
	2548	2549	2550	2551	2552
อันดับของประเทศไทย (Overall Performance)	25	29	33	27	26
องค์ประกอบที่ประเมิน					
1) ความแข็งแกร่งของระบบเศรษฐกิจ (Economic Performance)	7	19	15	12	14
2) ประสิทธิภาพของภาครัฐ (Government Efficiency)	14	20	27	22	17
3) ประสิทธิภาพของภาคธุรกิจ (Business Efficiency)	25	25	34	25	25
4) ความพร้อมของโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure)	39	42	48	39	42



ประเทศไทย 5 ปี จะเห็นได้ว่าประเทศไทยจะอยู่ในอันดับที่ 20 กว่าๆ ตลอด แต่มีแนวโน้มดีขึ้นเล็กน้อย ยกเว้นในปี 2550 ที่ตกลงไปอยู่อันดับที่ 33 เนื่องจากการจัดอันดับของ IMD จะนำข้อมูลในปีก่อนหน้า คือปี 2549 มาร่วมพิจารณาด้วย และในช่วงกันยายน 2549 มีการรัฐประหารเกิดขึ้นในประเทศไทยซึ่งเป็นปัจจัยหลักที่ช่วยให้อันดับความสามารถในการแข่งขันในเวทีโลกของประเทศไทยในสายตานักลงทุนต่างประเทศลดลงอย่างมาก ที่น่าสังเกตก็คือ แม้ในช่วงปี 2551 จะมีเหตุการณ์ความวุ่นวายทางการเมืองเกิดขึ้นในประเทศไทยอย่างต่อเนื่องแต่อันดับของไทยดีขึ้นมาอยู่อันดับที่ 27 และ 26 ตามลำดับ

การจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันของ IMD จะพิจารณาจาก 4 ด้านใหญ่ๆ คือ

1) ความแข็งแกร่งของระบบเศรษฐกิจ (Economic Performance)

ประเทศไทยถูกจัดอยู่ในอันดับที่ 14 ในปี 2552 ลดลงจากปี 2551 ที่อยู่ในอันดับที่ 12 แต่โดยภาพรวมแล้วถือว่าอันดับดีขึ้นเล็กน้อยหลังจากตกลงไปอยู่ในอันดับที่ 19 ในปี 2549

2) ประสิทธิภาพของภาครัฐ (Government Efficiency)

ประเทศไทยอยู่ที่อันดับที่ 17 ในปี 2552 มีอันดับดีขึ้นอย่างต่อเนื่อง แต่ยังคงอยู่ในอันดับที่ต่ำกว่าในปี 2548 ที่อยู่ในอันดับที่ 14

3) ประสิทธิภาพของภาคธุรกิจ (Business Efficiency)

ในปี 2552 ประเทศไทยอยู่ในอันดับที่ 25 เช่นเดียวกับในปี 2548 2549 และปี 2551 ยกเว้นในปี 2550 ที่มีอันดับลดลงไปอยู่ที่ 34 ทั้งนี้สาเหตุหลักน่าจะมาจากการทำรัฐประหารเมื่อเดือนกันยายน 2549





4) ความพร้อมของโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure)

ในปี 2552 ประเทศไทยอยู่ในอันดับที่ 42 ลดลงจากอันดับที่ 39 ในปี 2551 และมีอันดับต่ำสุดอยู่ในอันดับที่ 48 เมื่อปี 2550 หากพิจารณาแนวโน้ม 5 ปี จะเห็นได้ว่า ประเทศไทยไม่เคยอยู่ในอันดับที่สูงกว่า 39 และมีแนวโน้มลดลง

เมื่อพิจารณาองค์ประกอบที่ IMD ใช้ในการจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศทั้ง 4 ด้านแล้ว จะเห็นได้ว่า ความพร้อมของโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure) ของประเทศไทยนั้นอยู่ในอันดับต่ำกว่าทุกด้านและมีแนวโน้มลดลงประเทศที่ได้อันดับที่ 1 ในเรื่องความพร้อมของโครงสร้างพื้นฐาน

คือ สหรัฐอเมริกา สวีเดน (2) ฟินแลนด์(3) สวิตเซอร์แลนด์ (4) ญี่ปุ่น (5) สิงคโปร์ (8) ฮังการี (19) เกาหลีใต้ (20) ไต้หวัน (23) มาเลเซีย (26) สาธารณรัฐประชาชนจีน (32) อินโดนีเซีย (55) ฟิlipินส์ (56) อินเดีย (57) ทั้งนี้ องค์ประกอบย่อยของโครงสร้างพื้นฐานที่ IMD พิจารณามี 4 ด้าน คือ โครงสร้างพื้นฐานปฐมภูมิ (Basic Infrastructure) โครงสร้างพื้นฐานด้านเทคโนโลยี (Technological Infrastructure) โครงสร้างพื้นฐานด้านวิทยาศาสตร์ (Scientific Infrastructure) สาธารณสุขและสิ่งแวดล้อม (Health and Environment) และการศึกษา (Education)

สถิติที่ได้นำมาให้พิจารณานี้เป็นสิ่งบ่งชี้ได้ว่าประเทศไทยยังต้องเร่งพัฒนาในหลายๆ ด้านให้มีความสมดุลทั้งความเจริญก้าวหน้าทางด้านวัตถุ (เศรษฐกิจ โครงสร้างพื้นฐาน) และด้านจริยธรรมในการทำงาน (ความโปร่งใส สามารถตรวจสอบได้ ละเว้นการทุจริต และผลประโยชน์ทับซ้อน) รวมทั้งคุณภาพชีวิตของประชาชน (สาธารณสุข สิ่งแวดล้อม และการศึกษา)ให้ก้าวหน้าไปพร้อมกันจึงจะนับได้ว่าเป็นการพัฒนาโดยแท้จริง

ที่มา : <http://www.imd.ch/research/publications/wcy/>



แลกเปลี่ยนประสบการณ์

โดย...วราวุธ ประทีปธะเสน



สวัสดีพี่ๆ น้องๆ และเพื่อนๆ ชาว สนข. และผู้อ่านทุกท่าน ผมในฐานะของศิษย์เก่า สนข. ประกอบกับในปัจจุบันมีการถ่ายโอนภารกิจในด้านของงานโลจิสติกส์ระหว่าง สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม (สปค.) กับ สนข. จึงขออนุญาตใช้พื้นที่ตรงนี้ บอกเล่าประสบการณ์ในการจัดการอบรมหลักสูตร การพัฒนาความรู้ด้านโลจิสติกส์ รุ่นที่ 2 ใ้ทุกท่าน เพื่ออาจจะเป็นประโยชน์ไม่ทางใดทางหนึ่งนะครับ

กลุ่มพัฒนาการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (กพข.) สังกัดกระทรวงคมนาคม ในขณะนั้น (แต่ตอนนั้นไม่มีแล้ว) ได้ดำเนินการจัดการอบรมขึ้นมาแล้ว หนึ่งรุ่น โดยในขณะนั้นมีแนวคิดที่จะพัฒนาความรู้ของเจ้าหน้าที่ของกลุ่ม และบุคลากรของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ให้มีความรู้ความเข้าใจที่ตรงกันเพื่อประโยชน์ในการประสานงาน และการพัฒนา ในอนาคตต่อไปสำหรับการจัดการในรุ่นที่ 2 นั้น เราก็ได้ใช้ประสบการณ์จากการจัดอบรมครั้งก่อนเป็นฐานในการพัฒนาหลักสูตร และได้มีการพิจารณาสิ่งต่างๆ เพิ่มเติมให้มีความสมบูรณ์ยิ่งขึ้น

ก่อนอื่น เราก็ได้พิจารณาว่าการจัดอบรมของกลุ่มนั้น นอกจากจะตอบสนองกับแนวทางการดำเนินงานของกลุ่มแล้วยังสอดคล้องกับทิศทางและภาพใหญ่ของกระทรวงคมนาคมหรือไม่เพียงใด จึงได้พิจารณาจากแนวทางการพัฒนาระบบการขนส่งสู่การพัฒนาประเทศอย่างยั่งยืน พ.ศ. 2550 พบว่า ได้มีการกำหนดไว้ชัดเจนให้มีการพัฒนาความรู้ให้แก่บุคลากรอย่างต่อเนื่องโดยเฉพาะในเรื่องของความรู้ด้านโลจิสติกส์ ซึ่งถือได้ว่าเป็นสหศาสตร์ที่ผู้ปฏิบัติงานที่ด้านโลจิสติกส์จะต้องทำความเข้าใจในเรื่องต่างๆ อย่างถ่องแท้

ดังนั้น เมื่อเป็นที่แน่ใจว่าการจัดการอบรมของเรานั้นสอดคล้องกับทิศทางของกระทรวงคมนาคม เราจึงเริ่มวางแผนกันเริ่มจากการพัฒนาหลักสูตรการอบรมให้เข้มข้นยิ่งขึ้น โดยกำหนดว่าสิ่งที่สำคัญ ของกระบวนการโลจิสติกส์ คือ การขนส่ง การบริหารสินค้าคงคลัง และขั้นตอนของศุลกากร จึงกำหนดกรอบการเรียนรู้ บนพื้นฐานของ 3 กิจกรรมหลัก และแบ่งวิธีการเรียนรู้ออกเป็นการบรรยายทางวิชาการ เพื่อให้ผู้เข้ารับการอบรม ได้มีความเข้าใจในพื้นฐานทางวิชาการ การบรรยายเชิงประสบการณ์จากภาครัฐและเอกชน เพื่อให้ผู้เข้ารับการอบรมได้รับรู้ถึงรูปแบบการปฏิบัติจริง การเสวนาโต๊ะกลม และการสัมมนาเชิงปฏิบัติการ เพื่อให้ผู้เข้ารับการอบรม ได้มีโอกาสแสดงความคิดเห็นและรับทราบการบูรณาการองค์ความรู้ทั้งหมด และการทัศนศึกษาเพื่อให้ผู้เข้ารับการอบรม ได้เห็นถึงการปฏิบัติในชีวิตจริง

เมื่อเราได้กรอบของหลักสูตรแล้ว ก็ถึงเวลาที่จะกำหนดหลักสูตรในรายละเอียด โดยพิจารณาถึงกรอบของกิจกรรม และวิธีการเรียนรู้ ซึ่งจะมีข้อแตกต่างนิดหน่อยจากหลักสูตรฉบับสุดท้าย และได้มีการนำเสนอต่อไป รวมถึงการทาบทามผู้ทรงคุณวุฒิมาเป็นวิทยากรในหัวข้อต่างๆ จากนั้น





เราก็ได้กำหนดจำนวน และคุณสมบัติของผู้เข้ารับการอบรมให้ครอบคลุมถึงหน่วยงานที่มีภารกิจเกี่ยวข้องของกระทรวงคมนาคมทั้งหมด รวมถึงหน่วยงานนอกกระทรวงคมนาคมที่มีภารกิจสอดคล้องกันด้วย

เพื่อนๆ พี่ๆ น้องๆ ครับ ในการรับราชการของพวกเรา นั้น คงจะคุ้นเคยกันดีกับการได้รับจัดสรรงบประมาณน้อยกว่าจำนวนที่ขอไป การดำเนินกิจกรรมนี้ก็เช่นเดียวกันครับ เราได้รับงบประมาณเพียง 125,000 บาท ดังนั้น เราจึงจำเป็นต้องปรับลดหลักสูตรให้สอดคล้องกับงบประมาณที่ได้รับโดยไม่กระทบกับผลสัมฤทธิ์ของการอบรมที่เราคาดหวัง ดังนั้น ในขั้นแรก เราได้พิจารณาปรับลดจำนวนวันของการอบรม ให้กระชับยิ่งขึ้น ปรับลดจำนวนของผู้เข้ารับการอบรม รวมถึงรายการของการทัศนศึกษา จนสามารถกำหนดกรอบด้านการเงินให้อยู่ในวงเงินงบประมาณได้

เราเริ่มทำงานกันในพื้นที่ โดยกำหนดทีมงานออกเป็น 2 ทีมงาน คือทีมงานบริหารวิชาการ และทีมงานสารทุกข์สุกดิบ ทีมแรกมีหน้าที่ประสานวิทยากร กำหนดกรอบการอบรมในแต่ละหัวข้อ จัดทำงานด้านวิชาการและบริหารอื่นๆ และทีมที่ 2 มีหน้าที่ดูแลสารทุกข์สุกดิบของผู้เข้ารับการอบรม ไม่ว่าจะเป็นเรื่องของการอาหารการกิน ที่พัก น้ำไม่ไหล ไฟไม่ติด แอร์ไม่เย็น เป็นต้น โดยหัวหน้าโครงการในภาพรวมคือท่านรอง ผอ. สนข. ในปัจจุบัน (ดร.จุฬา สุขมานพ) ซึ่งคนอื่นเรียกว่าท่านรอง แต่พวกผมเรียกว่า พี่ ซึ่งหน้าตาของหลักสูตร และวิทยากรเป็นอย่างนี้ครับ

ความรู้เบื้องต้นในการบริหารจัดการโลจิสติกส์และห่วงโซ่อุปทาน โดย รศ.ดร. สมพงษ์ ศิริโสภณศิลป์ ผู้อำนวยการศูนย์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

การบริหารสินค้าคงคลัง โดย รศ. หรรักษ์ สุตะบุตร รองอธิการบดี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

การวางแผนเมืองและจราจรเพื่อรองรับระบบโลจิสติกส์ โดย ผศ.ดร. พนิต พูจินดา อาจารย์คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

พิธีการศุลกากร โดยเจ้าหน้าที่จากกรมศุลกากร

การบริหารจัดการโลจิสติกส์ กรณีศึกษาจากภาคเอกชน โดย บมจ. เอส ซี จี โลจิสติกส์

ความสำคัญของระบบโลจิสติกส์ต่อการนำเข้า-ส่งออก โดย น.ส. อนุตตมา อมรวิวัฒน์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

ข้อกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับระบบโลจิสติกส์ในปัจจุบัน และอนาคต โดย ดร. จุฬา สุขมานพ

การเสวนาโต๊ะกลม เรื่อง ทิศทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ โดย นายชาญวิทย์ อมตะมาตุชาติ ที่ปรึกษา 10 ชช. ศสช. นายสมศักดิ์ วิเศษเรืองโรจน์ สมาคมผู้รับจัดส่งสินค้าระหว่างประเทศ และ ดร.จุฬา สุขมานพ เป็นผู้นำการเสวนา



การทัศนศึกษาระบบโลจิสติกส์ของโรงงานอุตสาหกรรม ณ โรงงานของ บมจ. กระเบื้องหลังคาตราเพชร จังหวัดสระบุรี

การทัศนศึกษาระบบโลจิสติกส์ของการเกษตรและการท่องเที่ยว ณ ฟาร์มโชคชัย จังหวัดนครราชสีมา

การสัมมนาเชิงปฏิบัติการ ณ โรงแรม มวกเหล็ก พาราไดซ์ รีสอร์ท

เราได้ตั้งคุณสมบัติสำหรับผู้เข้ารับการอบรมไว้ที่ระดับปฏิบัติการ ถึงระดับชำนาญการ และอายุไม่เกิน 40 ปี เนื่องจากการอบรมครั้งนี้เป็นการอบรมต่อเนื่อง 6 วัน และมีการเดินทางและการสัมมนาค่อนข้างมาก เราจึงกำหนดระดับและอายุที่มีประสบการณ์พอสมควร สามารถเข้าร่วมกิจกรรมการอบรมได้ตลอด และสามารถเดินทางสมบุกสมบันได้ การกำหนดคุณสมบัติดังกล่าว ทำให้ทีมงานต้องตอบคำถามที่เฮฮาหลายๆ ครั้ง เช่น พี่เพิ่งอายุ 41 เอง อยากมาอบรมด้วย คนอายุ 41 ก็ยังไม่แก่เนาะ อยากมาด้วยไม่ได้หรือ ซึ่งทีมงานก็ได้แจ้งเหตุผลข้างต้น และหากผู้สมัครยืนยันว่าสามารถเข้าร่วมกิจกรรมของเราได้ ก็ไม่ขัดข้องครับ นอกจากนี้ การอบรมหลักสูตรนี้ยังได้รับความสนใจจากหน่วยงานภายนอก เช่น กระทรวงพลังงานได้ทราบข่าวว่าเราจะมีกรอบรม ก็ขอเข้าร่วมการอบรมเป็นกรณีพิเศษ หรือแม้แต่บางท่านก็ขอรับฟังการบรรยายเฉยๆ ไม่ขอรับประทานอาหารจะได้หรือไม่ เป็นต้น

ในระหว่างการอบรมนั้น เรายังตั้งความหวังในการสร้างเครือข่ายของผู้เข้ารับการอบรม นอกเหนือจากผลทางวิชาการด้วย ดังนั้น ทีมงานจึงมีการสลับที่นั่งของผู้เข้ารับการอบรมทุกวัน เพื่อให้ผู้เข้ารับการอบรมทำความคุ้นเคยกับเพื่อนต่างกรมบ้าง แต่ก็ไม่ค่อยสำเร็จเท่าไร เพราะผู้เข้ารับการอบรมมักจะย้ายที่กันเองอยู่ดี อย่างไรก็ตาม วัตถุประสงค์นี้ก็ประสบความสำเร็จที่สุดในการทัศนศึกษาที่ผู้เข้ารับการอบรม

แลกเปลี่ยนประสบการณ์



มีโอกาสทำกิจกรรมต่างๆ รวมถึงการสังสรรค์เล็กๆ น้อยๆ ร่วมกัน

การทำงานของทั้ง 2 ทีม นั้น มีช่วงที่เหนื่อยมากๆ สลับกันไป ทีมบริหารวิชาการจะเหนื่อยมากๆ ในช่วงของการเตรียมงานก่อน และหลังการอบรม ในขณะที่ทีมสารทุกข์สุขดิบจะเหนื่อยมากตลอดระยะเวลาการอบรม โดยทีมหลังนี้จะต้องพยายามตอบสนองความต้องการของผู้เข้ารับการอบรมให้มากที่สุด เช่น เรื่องของการจัดอาหารที่ไม่ถูกปากบางท่าน เรื่องของแอร์ไม่เย็น เรื่องของการรับส่งระหว่างทางในการทัศนศึกษา เป็นต้น แต่ผลสัมฤทธิ์ของการอบรม ซึ่งพวกเราทีมงานค่อนข้างจะพอใจกับผลของการอบรมในภาพรวมก็ทำให้เหนื่อยน้อยไปได้เป็นปลิดทิ้ง

อย่างไรก็ตาม เราจะต้องพิจารณาผลของการอบรมจากการสำรวจจากผู้เข้ารับการอบรมจริง ซึ่งปรากฏว่าร้อยละ 75 ของผู้เข้ารับการอบรมมีความรู้เพิ่มมากขึ้นอย่างน้อย 1 ระดับ โดยร้อยละ 45 มีความรู้เพิ่มมากขึ้นถึง 2 ระดับ และร้อยละ 85 ของผู้เข้ารับการอบรมมีความเชื่อมั่นว่าจะสามารถนำความรู้และประสบการณ์ที่ได้รับไปประยุกต์ใช้ในการปฏิบัติงานได้



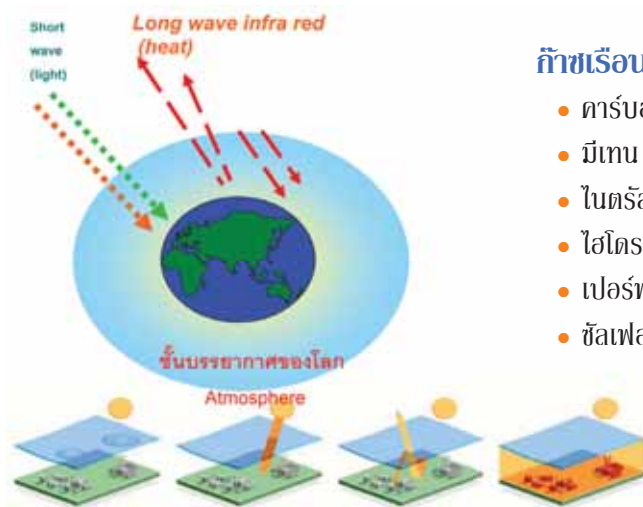
นอกจากการวัดผลการอบรมในเชิงสำรวจแล้ว พวกเรายังตั้งความหวังในการขยายผลจาก การอบรมมาสู่ การปฏิบัติงานจริง ซึ่งได้มีการนำผู้ผ่านการอบรมมาใช้ประโยชน์บ้างแล้ว เช่น การดำเนินโครงการการพัฒนาต้นแบบในการบูรณาการทรัพยากรบุคคลของกระทรวงคมนาคมเพื่อการวิจัยและพัฒนาในด้านการบริหารนโยบายและยุทธศาสตร์ การพัฒนาระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบในเส้นทางท่าเรือกรุงเทพ/ ท่าเรือแหลมฉบัง-หนองคาย-เวียงจันทน์ (คบค.) อีกด้วย

สุดท้ายนี้ ผมและทีมงานของอดีตกลุ่มพัฒนาการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม หวังเป็นอย่างยิ่งว่าประสบการณ์ของผมที่เล่าให้ฟังนี้จะเป็นประโยชน์กับทุกท่าน และมีส่วนช่วยในการส่งไม้ต่อภารกิจให้ราบรื่นยิ่งขึ้นเพื่อประโยชน์สูงสุดของกระทรวงคมนาคม และประเทศของพวกเราต่อไป



การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ พืชสารเกียวโต และการดำเนินงานในภาคคมนาคมและขนส่ง

การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ สภาพะโลกร้อนหรือปัญหาสภาพะเรือนกระจก ต่างเป็นคำคุ้นเคยและคุ้นหูที่ได้ยินได้ฟังกันเกือบทุกวันไม่ว่าจะจากสื่อต่างๆ หรือแม้แต่จากเวทีการประชุม การเจรจา ทั้งในเวทีนานาชาติ ระดับผู้นำของโลก หรือแม้แต่ในเวทีชุมชนท้องถิ่น ซึ่งแต่ละเวทีต่างก็มุ่งหมายเดียวกันนั่นคือเพื่อที่จะนำเสนอถึงปัญหาที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ และแนวทางการแก้ไข เพื่อให้ประชากรโลกสามารถอยู่ร่วมกันได้ต่อไปอย่างมีความสุข แต่ก่อนที่จะลงไปสู่แนวทางการแก้ไขปัญหา เรามารู้จักกับการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศกันก่อนดีกว่าว่า อย่างไรถึงเรียกว่าการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ อะไรคือสภาพะเรือนกระจก ผลกระทบของการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศและใครจะรับผิดชอบปัญหานี้



ก๊าซเรือนกระจก 6 ชนิด ประกอบด้วย

- คาร์บอนไดออกไซด์ (Carbon dioxide: CO_2)
- มีเทน (Methane: CH_4)
- ไนตรัสออกไซด์ (Nitrous oxide: N_2O)
- ไฮโดรฟลูออโรคาร์บอน (Hydrofluorocarbon: HFCs)
- เพอร์ฟลูออโรคาร์บอน (Perfluorocarbon: PFCs)
- ซัลเฟอร์เฮกซะฟลูออไรด์ (Sulphur hexafluoride: SF_6)

สภาพะเรือนกระจกเกิดขึ้นได้อย่างไร

ภูมิอากาศของโลกเกิดจากการไหลวนของพลังงานจากดวงอาทิตย์ พลังงานนี้ส่วนใหญ่เข้ามาสู่โลกในรูปของแสงแดด ประมาณร้อยละ 30 ของพลังงานเดินทางมาสู่โลกได้สะท้อนกลับไปสู่ห้วงอวกาศ แต่อีกร้อยละ 70 ได้ถูกดูดซับโดยผ่านชั้นบรรยากาศลงมาให้ความอบอุ่นกับพื้นโลก

โลกต้องส่งพลังงานเหล่านี้กลับสู่อวกาศในรูปของแสงอินฟราเรด เนื่องจากโลกมีบรรยากาศที่เย็นกว่าดวงอาทิตย์มาก จึงไม่สามารถส่งพลังงานเป็นรูปแสงได้เช่นเดียวกับดวงอาทิตย์ แต่จะส่งกลับพลังงานในรูปของอินฟราเรดหรือรังสีความร้อนที่โลกได้สะท้อนเอาความร้อนออกไปบ้างช่วยทำให้โลกไม่ร้อนจนเกินไปซึ่งคล้ายๆ กับการที่เราดึงเอาถ่านร้อนๆ ออกจากเตาก่อนที่เหล็กที่วางอยู่บนเตาจะร้อนจนแดงนั่นเอง

“**ก๊าซเรือนกระจก**” ในบรรยากาศเป็นสิ่งที่วางกันแสงอินฟราเรดที่โลกสะท้อนกลับจากพื้นผิวสู่บรรยากาศ แสงอินฟราเรดไม่สามารถทะลุผ่านอากาศได้เหมือนกับแสงสว่าง ดังนั้น พลังงานที่ส่งออกจากพื้นผิวของโลกจึงเป็นการส่งออกโดยกระแสลมและเมฆที่อยู่บนชั้นบรรยากาศที่หนาแน่นไปด้วยก๊าซเรือนกระจก

ก๊าซเรือนกระจกตามธรรมชาติที่สำคัญคือ ไอน้ำ ก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ โอโซน มีเทนและ ไนตรัสออกไซด์ ก๊าซเหล่านี้มีปริมาณรวมทั้งสิ้นไม่ถึงร้อยละ 1 ของบรรยากาศ ซึ่งปริมาณดังกล่าวเพียงพอที่จะทำให้โลกมีความอบอุ่นอยู่ในระดับที่เหมาะสมต่อการดำรงชีพของมนุษย์ แต่กิจกรรมต่างๆ ของมนุษย์กำลังเพิ่มปริมาณก๊าซเรือนกระจกเหล่านี้ เช่น การเผาไหม้เชื้อเพลิงจากถ่านหิน น้ำมันและก๊าซธรรมชาติ



รวมทั้งการตัดไม้ทำลายป่า ทำให้เกิดก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ การทำการเกษตรโดยเฉพาะการปลูกข้าวในนาที่มีน้ำขังและการปศุสัตว์ปล่อยก๊าซมีเทนและไนตรัสออกไซด์ ควั่นจากท่อไอเสียรถยนต์ปล่อยก๊าซโอโซน นอกจากนี้ ยังมีกระบวนการแปรรูปอุตสาหกรรมที่ปล่อยสารฮาโลคาร์บอน (CFCs, HFCs, PFCs) ก๊าซเหล่านี้เปลี่ยนแปลงเฉพาะการดูดซับพลังงานของบรรยากาศผลก็คือ ปรากฏการณ์ของก๊าซเรือนกระจกขยายตัว

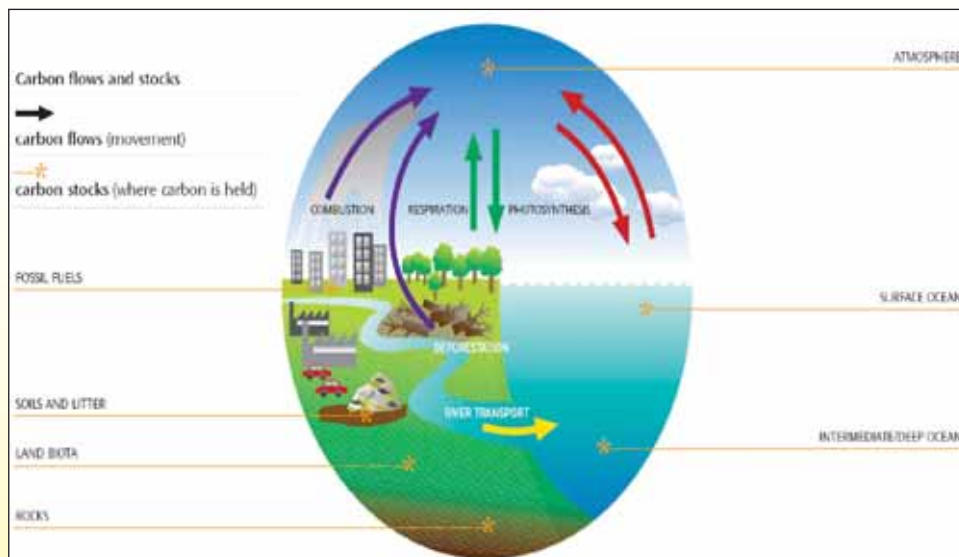
ก๊าซเรือนกระจกที่เพิ่มขึ้นทำให้ระบบภูมิอากาศของโลกต้องปรับตัวเพื่อรักษาความสมดุลของ “งบประมาณ” ของโลก ในระยะยาว โลกต้องเพิ่มความสามารถในการกำจัดพลังงานจากดวงอาทิตย์ เนื่องจากชั้นก๊าซเรือนกระจกที่หนาแน่นขึ้นลดอัตราการส่งกลับพลังงานไปสู่อวกาศ ภูมิอากาศของโลกจึงปรับตัวเพื่อรักษาระดับความสมดุลระหว่างพลังงานที่เข้าและออกจากโลก จากสภาพภูมิอากาศของโลกได้ปรับตัวตามการเพิ่มของปริมาณก๊าซเรือนกระจกที่เพิ่มขึ้นในช่วงเวลาที่ผ่านมาแล้ว และคงจะปรับตัวต่อไปตามปริมาณการเพิ่มขึ้นของก๊าซเรือนกระจกในอนาคต แต่ประเด็นสำคัญที่ต้องคำนึงถึงก็คือ การปรับตัวเป็นอย่างไร ผลกระทบที่เกิดขึ้นมีมากเพียงไร และประชาคมโลกจะปรับตัวอย่างไร

จากรายงานของคณะกรรมการระหว่างรัฐบาลว่าด้วยการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ (Intergovernmental Panel on Climate Change, IPCC) ที่ให้ เห็นว่ามนุษย์ได้ปล่อยก๊าซเรือนกระจกและมีประสบการณ์หลายประการแสดงให้เห็นว่าในระยะหลังนี้สภาพภูมิอากาศเปลี่ยนแปลงไปอย่างมาก แต่ไม่มีใครแน่ใจว่าผลกระทบในอนาคตจะเป็นอย่างไร มีความรุนแรงมากน้อยแค่ไหน

ถึงแม้ในปัจจุบันแบบจำลองเครื่องคอมพิวเตอร์หรือแบบจำลองอื่นๆ ที่สามารถจำลองความซับซ้อนของระบบภูมิอากาศของโลกยังไม่สามารถให้คำตอบที่ชัดเจนปราศจากความคลุมเครือได้ อย่างไรก็ตาม ในขณะนี้คำถามว่า เมื่อไหร่ที่ไหน และอย่างไรยังมีความไม่แน่นอน ภาพรวมที่ได้จากแบบจำลองสภาพภูมิอากาศทั้งหลายได้ชี้ให้เห็นถึงสิ่งที่มนุษยชาติต้องให้ความสำคัญเป็นอย่างยิ่ง ไม่ว่าจะเป็นการคาดการณ์ว่าสภาพภูมิอากาศจะเปลี่ยนแปลงหมายความว่า จะมีฝนตกมากขึ้น แต่ฝนก็จะระเหยเร็วขึ้นจะทำให้ปริมาณน้ำสะอาดเพื่อการอุปโภคบริโภคน้อยลงส่งผลเสียต่อสุขอนามัยของประชาชน ทั้งนี้ลำพังการสูงขึ้นของอุณหภูมิเฉลี่ยของบรรยากาศโลกระดับพื้นผิวโดยทั่วไปก็คงจะไม่เป็นประเด็นให้คนส่วนใหญ่ทั่วโลกต้องตื่นตระหนกหากเป็นเพราะผลกระทบจากภาวะโลกร้อนทำให้เกิดภัยธรรมชาติและภัยต่อมนุษยชาติในเรื่องของโรคภัยไข้เจ็บ อาหารเพื่อการยังชีพและอื่นๆ จึงทำให้ภาวะโลกร้อนเป็นประเด็นเรื่องเร่งด่วนที่คนส่วนใหญ่ทั่วโลกในปัจจุบันต้องหันมาเอาใจใส่กัน

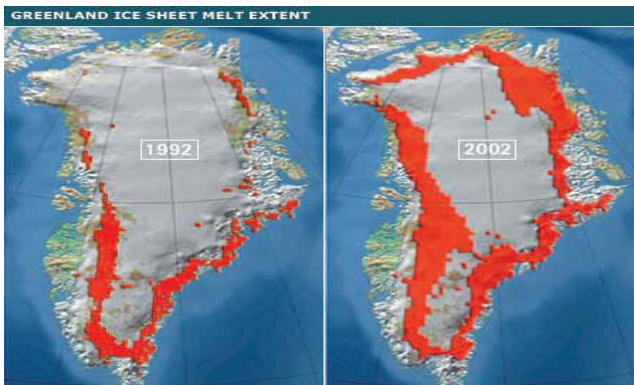
หลักฐานการร้อนขึ้นที่เห็นได้ง่ายของบรรยากาศโลกในรอบ 10,000 ปีที่ผ่านมา คือการละลายที่เพิ่มขึ้นเรื่อยๆ ของน้ำแข็งที่ขั้วโลกเหนือ และขั้วโลกใต้ การเกิดน้ำท่วมในพื้นที่บริเวณกว้างขึ้น และพื้นที่ใหม่ที่ที่เคยเกิดน้ำท่วมมาก่อน

นับตั้งแต่การเริ่มต้นของยุคการปฏิวัติอุตสาหกรรมปลายศตวรรษที่ 18 นักวิทยาศาสตร์ก็เริ่มต้นใช้เครื่องมือที่วัดสภาพการเปลี่ยนแปลงของบรรยากาศโลกโดยตรง เช่น วัดส่วนประกอบของบรรยากาศ ความดันหรือความหนาแน่น และอุณหภูมิ โดยอุณหภูมิเฉลี่ยของบรรยากาศโลกที่ระดับพื้นผิว



ของโลกทั้งบนบกและเหนือพื้นน้ำในปัจจุบันเพิ่มขึ้น 0.75 องศาเซลเซียส (1.35 องศาฟาเรนไฮต์) เมื่อเปรียบเทียบกับช่วงเวลาระหว่าง ค.ศ. 1860 – 1900 หรืออาจจะสรุปง่าย ๆ ว่าอุณหภูมิเฉลี่ยที่ระดับพื้นผิวโลกในปัจจุบันเพิ่มขึ้นประมาณ 1 องศาเซลเซียส จากเมื่อประมาณ 100 ปีที่แล้ว

จากระดับการเพิ่มขึ้นของอุณหภูมิโดยเฉลี่ย 1 องศาเซลเซียสอาจดูเหมือนไม่มาก แต่จากความเป็นจริงที่ว่า โลกของเราปกคลุมด้วยพื้นน้ำมากกว่าพื้นดินในอัตราส่วน 3 ต่อ 1 ส่วน (ผิวโลกเป็นผิวน้ำประมาณ 70 % ผิวดินประมาณ 30%) ดังนั้นก็หมายความว่าอุณหภูมิเหนือพื้นดินจะเพิ่มสูงกว่าอุณหภูมิเหนือผิวน้ำประมาณ 3 เท่า อุณหภูมิเฉลี่ยที่เพิ่มขึ้น 1 องศาเซลเซียส จะเป็นที่ระดับเหนือพื้นดินถึง 3 เท่าของระดับพื้นน้ำ ส่งผลให้เกิดความแปรปรวนของอากาศเหนือพื้นดินมากกว่าพื้นน้ำประมาณ 3 เท่า จึงเป็นสาเหตุของการเกิดพายุหมุน เช่น ใต้ฝุ่น หรือ ทอร์นาโด



โดยภาพรวม ภาวะโลกร้อนก่อให้เกิดผลกระทบในเชิงลบเป็นส่วนใหญ่ แต่เมื่อมีผลทางเชิงลบแล้วก็ต้องมีผลทางเชิงบวกบ้างซึ่งนั่นก็คือ หลายพื้นที่ที่อยู่ใกล้ขั้วโลกเหนือและได้ที่มีสภาพอากาศอบอุ่นขึ้นก็ทำให้เกิดความหลากหลายทางชีวภาพเพิ่มขึ้น หรือในแถบพื้นที่ซึ่งเคยแห้งแล้งมาก่อนก็กลายเป็นพื้นที่ซึ่งมีฝนตก แผ่นดินชุ่มชื้น สร้างชีวิตให้แก่สรรพสิ่งในพื้นที่เหล่านั้น

อย่างไรก็ตามในภาพรวมผลกระทบในเชิงลบปรากฏชัดเจนมากกว่า อาจสรุปเป็นภาพรวมของผลกระทบภาวะโลกร้อนต่อส่วนต่างๆ ของโลกได้ดังต่อไปนี้

- **ระดับโลก** เป็นไปตามกระแสภาวะโลกร้อนที่เกิดจากอดีตจนถึงปัจจุบันโดยเฉพาะอย่างยิ่งตั้งแต่ต้นการเริ่มต้นของยุคการปฏิวัติทางอุตสาหกรรม
- **ระดับภูมิภาค** จะขึ้นอยู่กับสภาพความแตกต่างทางภูมิศาสตร์ ธรณีวิทยา ภูมิประเทศ สภาพความเจริญหรือเสื่อมโทรมของบ้านเมือง ระดับพัฒนาการของภูมิภาค คุณภาพประชากร ฯลฯ

ตัวอย่างเช่นสภาพของขั้วโลกเหนือกับขั้วโลกใต้ที่กำลังสูญเสียพื้นที่ส่วนปกคลุมด้วยน้ำแข็ง ทวีปอเมริกาโดยเฉพาะอย่างยิ่งสหรัฐอเมริกาในทวีปอเมริกาเหนือที่เป็นประเทศอุตสาหกรรมเต็มตัวและเป็นประเทศปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์เข้าสู่บรรยากาศมากที่สุดในโลก แต่ก็มีความห่วงใยเรื่องนโยบายของรัฐบาลเกี่ยวกับข้อตกลงระหว่างประเทศ เช่น พิธีสารเกียวโต ทวีปยุโรปที่สภาพภูมิศาสตร์ทำให้ต้องเผชิญกับปัญหาเรื่องน้ำท่วมและคลื่นความร้อน (Heat wave) มากกว่าทวีปอื่น ทวีปแอฟริกาเป็นทวีปที่มีความแห้งแล้งอยู่แล้ว ก็เพิ่มความแห้งแล้งมากขึ้น ขาดแคลนน้ำ ผลผลิตเกษตรกรรมลดลงมากขึ้น ทวีปออสเตรเลียที่กำลังเผชิญกับปัญหาหาลมภาวะของน้ำเกิดปรากฏการณ์ปะการังเปลี่ยนสีแล้วก็ทวีปเอเชียที่มีประชากรกว่าครึ่งหนึ่งของโลกอาศัยอยู่ และต้องเผชิญกับผลกระทบของภาวะโลกร้อนอันซับซ้อนจากความหลากหลายของสภาพภูมิศาสตร์ ภูมิประเทศ และระดับการพัฒนาของประเทศต่างๆ ในเอเชีย

ในส่วนของประเทศไทย นั้น ค่อนข้างโชคดีในเชิงภูมิศาสตร์เพราะอยู่ในแถบพื้นที่ซึ่งอุดมสมบูรณ์ด้วยทรัพยากรต่างๆ และสภาพอากาศก็อยู่ในระดับอบอุ่นเนื่องจากอยู่ใกล้เส้นศูนย์สูตร แต่ในขณะเดียวกันประเทศไทยก็ไม่อาจหลีกเลี่ยงจากภาวะโลกร้อนได้เช่นความผิดปกติของฤดูกาลภัยธรรมชาติจากพายุลม น้ำท่วม โดยเฉพาะอย่างยิ่งในแถบพื้นที่ที่อยู่ติดกับทะเลและมหาสมุทร

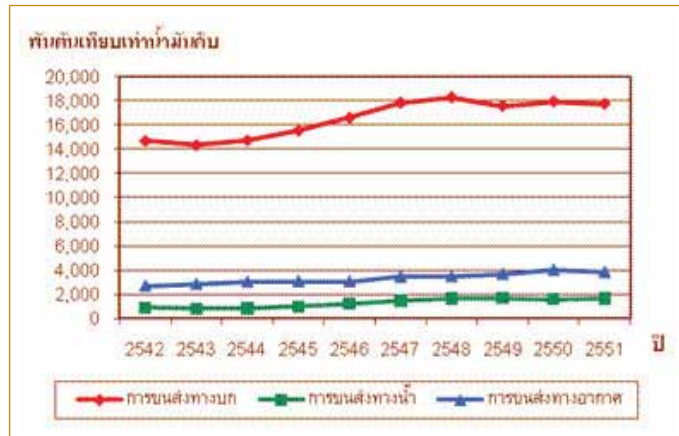
จากสภาพการเปลี่ยนแปลงของภูมิอากาศที่ส่งผลกระทบต่อโลกนี้เอง การประชุมสภาพภูมิอากาศโลกครั้งแรกได้เกิดขึ้นในปี พ.ศ. 2521 การประชุมทางวิทยาศาสตร์ครั้งนี้ได้เรียกร้องให้ประเทศต่างๆ ตระหนักถึงประเด็นปัญหานี้โดยเรียกร้องให้ทั้งโลกดำเนินการร่วมกัน หลังจากนั้นเองในเดือนธันวาคม 2533 ที่ประชุมใหญ่สมัชชาสหประชาชาติได้มีมติให้เริ่มดำเนินการเจรจาร่างอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ (United Nations Framework Convention on Climate Change, UNFCCC)

ในครั้งนั้นเราจะมาดูกันว่า อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ (United Nations Framework Convention on Climate Change, UNFCCC) นั้นมีความสำคัญอย่างไร ประกอบด้วยอะไร รวมทั้ง บทบาทของประเทศไทยต่อการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศโลก และท้ายสุด สนข. ได้ทำอะไรบ้างในบทบาทของการลดปัญหาภาวะโลกร้อน ภายใต้ในเวทีดังกล่าวอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ



สถิติการใช้น้ำมันในภาคคมนาคมและขนส่ง

ในปัจจุบันการใช้เชื้อเพลิงเพิ่มมากขึ้น โดยเฉพาะในภาคขนส่งที่มากขึ้นในทุกๆ ปี ดังจะเห็นได้จากสถิติปริมาณน้ำมันที่ใช้ในการคมนาคมขนส่งทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ ตั้งแต่ปี 2543-2551 มีจำนวนถึง 25 ล้านตัน รวมทั้งมีการใช้น้ำมันดิบทั้งภาคขนส่งทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ จำนวนทั้งสิ้นประมาณ 20 ล้านตัน ซึ่งสามารถสรุปข้อมูลสถิติการใช้้ำมันในการขนส่ง ดังนี้



ปริมาณน้ำมันที่ใช้ในการคมนาคมขนส่ง แยกตามประเภทการขนส่ง

หน่วย : พันตันเทียบเท่าหัวถัง

ประเภทการขนส่ง	2543	2544	2545	2546	2547	2548	2549	2550	2551
การขนส่งทางบก	14,342	14,743	15,561	16,617	17,865	18,312	17,602	17,973	17,788
การคมนาคมขนส่งทางถนน	14,244	14,638	15,442	16,509	17,767	18,209	17,499	17,868	17,684
การคมนาคมขนส่งทางรถไฟ	98	105	119	108	98	103	103	105	104
การขนส่งทางน้ำ	824	851	987	1,236	1,480	1,670	1,689	1,618	1,645
ทางน้ำภายในประเทศ	60	57	65	70	79	67	63	53	66
ทางน้ำต่างประเทศ	764	794	922	1,166	1,401	1,603	1,626	1,565	1,579
การขนส่งทางอากาศ	2,856	3,038	3,088	3,074	3,467	3,509	3,694	4,031	3,847
ภายในประเทศ	306	307	275	396	281	265	249	253	245
ระหว่างประเทศ	2,550	2,731	2,813	2,678	3,186	3,244	3,445	3,778	3,602
รวม	18,022	18,632	19,636	20,927	22,812	23,491	22,985	23,622	23,280

ที่มา : กรมพัฒนาพลังงานทดแทนและอนุรักษ์พลังงาน กระทรวงพลังงาน

รวบรวมโดย : ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม

7 ปี สทบ. กับการพัฒนาระบบขนส่งและจราจร

หากนับย้อนไปตั้งแต่วันที่ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ได้ก่อตั้งขึ้นเมื่อวันที่ 9 ตุลาคม 2545 โดยการรวม 3 หน่วยงานเข้าด้วยกัน ประกอบด้วย สำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (สจร.) บางส่วนของสำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม (สปค.) และบางส่วนของสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี (สพว.) จนปฏิรูปบรรดาการมาเป็น สนข. ตลอดระยะเวลา 7 ปี ที่ สนข. ก่อตั้งมาจากวันแรกที่เริ่มก่อตั้ง จนถึงวันนี้ สนข. ได้พัฒนาแก้ไขปัญหาด้านการขนส่งและจราจร รวมทั้งวางเป้าหมายในการขยายโครงข่ายการคมนาคมให้สามารถเชื่อมโยงกันอย่างระบบ ทั้งระบบถนน ระบบราง ทางน้ำ และทางอากาศ รวมถึงด้านความปลอดภัย และพัฒนาระบบเทคโนโลยีด้านการขนส่งและจราจร สนข. ได้ดำเนินโครงการต่างๆ แล้วเสร็จเป็นรูปธรรม และโครงการที่กำลังดำเนินการอยู่ในขณะนี้ โดยมีผลการดำเนินงานเด่นๆ ซึ่งทีมงานวารสารนโยบายการขนส่งและจราจรขอเสนอต่อท่านผู้อ่านวารสารฯ ในโอกาสที่ สนข. ก่อตั้งครบ 7 ปี

ด้านการพัฒนาและแก้ไขปัญหาจราจร

ปัญหาการจราจรในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลเป็นปัญหาสำคัญ โดยที่ผ่านมารัฐบาล ได้ดำเนินโครงการต่างๆ เพื่อแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้น โดยมีคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) เป็นกลไกสำคัญในการดำเนินการดังกล่าว ซึ่ง คจร. เป็นคณะกรรมการที่จัดตั้งขึ้น ตามพระราชบัญญัติคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก พ.ศ. 2521 และฉบับที่ 2 พ.ศ. 2535 มีนายกรัฐมนตรีเป็นประธาน รองนายกรัฐมนตรีเป็นรองประธานกรรมการ โดยตำแหน่ง และผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) เป็นกรรมการและเลขานุการ คจร. มีบทบาทเป็นองค์กรกลางในการแก้ไขปัญหาจราจรเพื่อให้การดำเนินงานของหน่วยงานต่างๆ เป็นเอกภาพ ลดความซ้ำซ้อน และข้อขัดแย้งระหว่างโครงการ มีหน้าที่ในการเสนอแนะนโยบาย แผน มาตรการ กำกับดูแล เฝ้าระวัง และประสานการปฏิบัติให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ





ปัจจุบัน คจร. ได้กำหนดกรอบแนวทางการดำเนินการพัฒนาและแก้ไขปัญหาจราจร โดยให้มีการจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาระบบขนส่งและจราจรในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล 5 ปี เพื่อให้สามารถนำไปสู่การปฏิบัติที่เป็นรูปธรรม ดังนี้

(1) แนวทางการพัฒนาระบบการจราจรระยะกลางถึงระยะยาว ในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล โดยกำหนดพื้นที่ครอบคลุมการพัฒนาเมือง โครงการแผนงาน ภายในพื้นที่ถนนวงแหวนรอบนอก

(2) ยุทธศาสตร์การดำเนินงานแก้ไขปัญหาจราจรเร่งด่วนในกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล โดยมุ่งเน้นการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ

(3) การพัฒนาระบบการจราจรในภูมิภาค มุ่งเน้นให้หน่วยงานในพื้นที่มีความเข้มแข็ง สามารถจัดการปัญหาและพัฒนาระบบการจราจรในพื้นที่ได้อย่างมีประสิทธิภาพมาตรฐานและแนวทางประสานการก่อสร้างโครงการและการรื้อย้าย

ทั้งนี้ คจร. ได้กำหนดมาตรการและแนวทางประสานการก่อสร้างโครงการและการรื้อย้ายสาธารณูปโภค และให้หน่วยงานของรัฐถือปฏิบัติ ดังนี้

(1) **แนวทางประสานการก่อสร้าง** ให้หน่วยงานสาธารณูปโภคคาดคะเนและวางแผนความต้องการที่จะก่อสร้างหรือซ่อมแซมสาธารณูปโภคล่วงหน้า และต้องแจ้งให้หน่วยงานซ่อมสร้างถนนหรือหน่วยงานสาธารณูปโภคต่างๆ ทราบก่อนล่วงหน้า 6 เดือน ในกรณีเกิดข้อขัดแย้งหรือเกิดความซ้ำซ้อนโครงการระหว่างหน่วยงาน ให้นำเสนอคณะอนุกรรมการประสานการแก้ไขปัญหาจราจรและขนส่งระยะเร่งด่วนในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลพิจารณา

(2) **การลดผลกระทบระหว่างการก่อสร้าง** ให้หน่วยงานเจ้าของเรื่องแจ้งให้กรุงเทพมหานครหรือองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นเจ้าของพื้นที่ ตำรวจจราจรท้องถิ่น และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบล่วงหน้าไม่น้อยกว่า 1 เดือน ก่อนลงมือดำเนินการ รวมทั้งประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนทราบด้วย

(3) **การจัดจ้างและบริหารงบประมาณ** ให้หน่วยงานที่จะสร้างหรือซ่อมหลักเป็นเจ้าของเรื่องในการทำสัญญาจ้างร่วมกันระหว่างการสร้างครั้งใหม่ หรือซ่อมบำรุงในพื้นที่ หรือบริเวณเดียวกัน เพื่อให้สามารถจัดจ้างได้พร้อม ๆ กัน เพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาล่าช้าในการซ่อมหรือสร้าง

สำหรับการเชื่อมต่อการเดินทาง ได้กำหนดแนวทางการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะทางน้ำ โดยให้มีการพัฒนาปรับปรุงท่าเรือและการเชื่อมต่อกับระบบขนส่งต่างๆ ทางกายภาพ ในระยะเร่งด่วนให้ดำเนินการ 10 ท่าในแม่น้ำเจ้าพระยา (ได้แก่ ท่าเรือนนทบุรี ท่าเรือพระราม 7 ท่าเรือบางโพ ท่าเรือเทเวศน์ ท่าเรือพระปิ่นเกล้า ท่าเรือวังหลัง (ศิริราช) ท่าเรือราชวงศ์ ท่าเรือสี่พระยา ท่าเรือสาทร (ตากสิน) ท่าเรือราษฎร์บูรณะ และ 7 ท่าเรือในคลองแสนแสบ (ท่าเรือสะพานหัวช้าง ท่าเรือประตุน้ำ ท่าเรือชิดลม ท่าเรือวิทยุ ท่าเรือนานาเหนือ ท่าเรือโศภน และท่าเรือคลองตัน)



นอกจากนี้ ได้มีการติดตามผลการดำเนินการตามแผนเร่งด่วนแก้ไขปัญหาระบบการจราจรบนถนนสายหลัก ระยะที่ 1 ที่ได้ดำเนินการแล้วเสร็จ พบว่ามีพื้นที่วิกฤติทั้งสิ้น 96 จุด ที่สามารถแก้ไขได้อย่างเร่งด่วน จำนวน 82 จุด และได้ส่งมอบผลการศึกษาให้กรุงเทพมหานคร (กทม.) นำแผนไปพิจารณาดำเนินการแล้ว สำหรับแผนฯ ระยะที่ 2 จะได้จัดทำแผนการแก้ไขปัญหาระบบการจราจรบนถนนสายหลัก ระยะที่ 2 จะได้จัดทำแผนการแก้ไขปัญหาระบบการจราจรบนถนนสายหลัก ระยะที่ 2 จะได้จัดทำแผนการแก้ไขปัญหาระบบการจราจรบนถนนสายหลัก ระยะที่ 2

การพัฒนาแผนบูรณาการด้านการขนส่งและจราจร

การขนส่งทางราง

โครงการนำร่องการพัฒนากระบวนการบริหารจัดการขนส่งสินค้า (Logistics) ทางรถไฟ เพื่อเป็นการประหยัดการใช้พลังงานเชื้อเพลิง ลดต้นทุนการขนส่งสินค้าส่งออกของประเทศและเป็นการสนับสนุนความปลอดภัยตลอดจนแก้ไขปัญหาการจราจรในการขนส่งด้วยระบบรางแทน การขนส่งทางถนน (Modal Shift) ประกอบด้วย การก่อสร้างทางรถไฟรางคู่ การพัฒนาลานขนถ่ายตู้สินค้าคอนเทนเนอร์ทางรถไฟที่ท่าเรือแหลมฉบัง การพัฒนาโครงข่ายถนนเชื่อมเข้าสู่ย่านกองเก็บตู้สินค้า (Container Yard: CY) แผนการจัดตั้งโรงงานปรับปรุงคุณภาพข้าวใน จ.นครสวรรค์ แผนดำเนินการด้านบริหารจัดการ

การขนส่งทางน้ำ

ได้แก่ การสนับสนุน/ส่งเสริมให้ท่าเรือแหลมฉบังมีขีดความสามารถและมีศักยภาพในระดับสากลเพื่อรองรับปริมาณตู้สินค้าที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง การสนับสนุน/ส่งเสริมการขยายขีดความสามารถของท่าเรือระนองให้สามารถรองรับเรือขนาด 12,000 เดทเวทตัน เพื่อเป็นประตูการค้าชายฝั่งอันดามัน การสนับสนุนการเสนอเรื่องให้คณะรัฐมนตรีอนุมัติการผ่อนปรนมติคณะรัฐมนตรีในการจำกัดปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าเรือกรุงเทพไม่เกิน 1.0 ล้าน ที่อยู่ ต่อปี เป็นไม่เกิน 1.34 ล้านที่อยู่ที่อยู่ต่อปี การสนับสนุน/ส่งเสริมการก่อสร้างท่าเรือเชียงแสนแห่งที่ 2 เพื่อเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างจีนตอนใต้กับประเทศไทยที่มีปริมาณการค้าเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง การให้ความเห็นชอบโครงการซ่อมแซมปรับปรุงท่าเรือปากบารา (เดิม) จ.สตูล ให้เป็นท่าเรือท่องเที่ยวและท่าเรืออเนกประสงค์ การสนับสนุนการลงทุนของ กทท. สำหรับรองรับการบริการยกขนตู้สินค้าขึ้น-ลงรถไฟ ณ ท่าเรือแหลมฉบัง ในลักษณะ SRTD ในระยะสั้น

การขนส่งทางอากาศ

ได้แก่ การพิจารณา กลั่นกรอง วิเคราะห์ เสนอแนะแผนงาน/โครงการ เพื่อสนับสนุนและส่งเสริมการพัฒนาการขนส่งทางอากาศ เพื่อให้เป็นแนวทางในการสนับสนุนและส่งเสริมเศรษฐกิจของประเทศอย่างยั่งยืน วิเคราะห์งบประมาณของหน่วยงานด้านการขนส่งทางอากาศ ในการขยายปรับปรุงสนามบินภูมิภาค สนามบินสุวรรณภูมิ รวมทั้งสิ่งอำนวยความสะดวกอื่นที่เกี่ยวข้องเพื่อรองรับการใช้บริการที่เพิ่มขึ้นอย่างมีประสิทธิภาพ การให้ความเห็นและข้อเสนอแนะประกอบการพิจารณาการใช้สนามบินดอนเมือง เพื่อรองรับสายการบินต้นทุนต่ำที่มีการเติบโตอย่างต่อเนื่อง การจัดหาเครื่องบินเพื่อปรับปรุงฝูงบินของ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) (บกท.) และการจัดหาและติดตั้งระบบการจราจรทางอากาศของ บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด (บวท.) ที่ทันสมัย เพื่อเพิ่มความมั่นใจในความปลอดภัยสูงสุด รวมทั้งการพิจารณาแผนการพัฒนาบุคลากรด้านการบินของ สถาบันการบินพลเรือน (สบพ.) เพื่อสนับสนุนอุตสาหกรรมการบินของประเทศ



การดำเนินงานด้านโลจิสติกส์

สนข. ได้จัดทำโครงการนำร่องการพัฒนาระบบการจัดการขนส่งสินค้าและบริการใน 2 เส้นทาง คือ

(1) โครงการนำร่องการพัฒนาระบบการจัดการขนส่งข้าวสาร แป้งมันสำปะหลัง และน้ำตาลทรายทางรถไฟระหว่างจังหวัด ขอนแก่น/นครราชสีมา-ท่าเรือแหลมฉบัง

(2) โครงการนำร่องการพัฒนาระบบการจัดการขนส่งข้าวสารทางรถไฟระหว่างจังหวัดนครสวรรค์- สถานีบรรจุและแผนกสินค้ากล่อง (ICD) ลาดกระบัง - ท่าเรือแหลมฉบัง

และเพื่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการขนส่งสินค้าเกษตรที่สำคัญจากทางถนนไปสู่ราง ซึ่ง สนข. ได้มีการศึกษาโครงการสำคัญ หลายโครงการเพื่อสนับสนุน และเพิ่มประสิทธิภาพระบบการขนส่งและโลจิสติกส์ของประเทศ เช่น โครงการศึกษาวิเคราะห์ปัจจัยและผลกระทบเพื่อก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงรูปแบบ (Mode Shift) อย่างเหมาะสมต่อการเดินทางสัญจรและรางและการขนส่งทางน้ำ โครงการศึกษาแผนการพัฒนาระบบการขนส่งเพื่อรองรับเมืองศูนย์กลางการบินสุวรรณภูมิการขนส่งทางถนนไปสู่การขนส่งระบบ โครงการศึกษายุทธศาสตร์การพัฒนาศักยภาพเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมเพื่อรองรับการขยายเส้นทางเศรษฐกิจ การค้าและการลงทุน, การศึกษาเพื่อพัฒนาเส้นทางพิเศษ สำหรับรถบรรทุกและระบบบริหารจัดการเพื่อเชื่อมต่อการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ โครงการศึกษาเพื่อผลักดันการพัฒนาศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้าประจำภูมิภาค

ทั้งนี้ สนข. ได้ให้ความร่วมมือธนาคารเพื่อการพัฒนาแห่งเอเชียในฐานะ Technical Advisor ของประเทศไทยในการเสนอแนะแนวทางและความคิดเห็นเพื่อการพัฒนา นโยบายและมาตรการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์ของภูมิภาค ภายใต้โครงการ BIMSTEC Transport Information and Logistics Study (BTILS) ประกอบไปด้วย เส้นทางเชื่อมโยงระหว่างจีนตอนใต้กับภาคเหนือของประเทศไทย โดยทางบกผ่านลาวมายังท่าเรือแหลมฉบัง และมายังท่าเรือฝั่งทะเลอันดามัน ตามแนวเส้นทาง North-South Economic Corridor: NSEC เส้นทางเชื่อมโยงจากท่าเรือดานัง ผ่านลาวมายังจังหวัดมุกดาหาร และลงมาสู่ท่าเรือน้ำลึกฝั่งอันดามัน ตามแนวเส้นทาง East-West Economic Corridor: EWEC ซึ่งเป็นการเชื่อมโยงระหว่างจีนตอนใต้และกลุ่มประเทศ Pacific ไปสู่ประเทศในกลุ่มตะวันออกกลางและยุโรป เส้นทางเชื่อมโยงทางบกจากท่าเรือดานังผ่านลาว ผ่านประเทศทางตะวันออกเฉียงเหนือไปทางตะวันตกเฉียงเหนือเข้าสู่สหภาพพม่า (พม่า) ไปยังอินเดีย และเส้นทางเชื่อมโยงทางทะเลระหว่างท่าเรือทางฝั่งอันดามันของไทยกับอินเดีย และประเทศข้างเคียง



ด้านการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนทางราง ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

สนช. ได้นำแผนการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนทั้ง 7 เส้นทาง ที่ได้ศึกษาเป็นแผนแม่บทในการดำเนินงาน มาร่วมกันพิจารณาเกี่ยวกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในรายละเอียดด้านต่างๆ แล้วนำเสนอคณะรัฐมนตรีจนมีมติเมื่อวันที่ 7 พฤศจิกายน 2549 อนุมัติในหลักการการดำเนินโครงการระบบขนส่งมวลชน 4 โครงการ 5 เส้นทาง ได้แก่

1) **สายสีแดง ช่วงบางซื่อ-รังสิต, บางซื่อ- ตลิ่งชัน** ระยะทางรวมประมาณ 41 กิโลเมตร ความเป็นไปได้ของสายสีแดง ช่วงบางซื่อ-รังสิต อยู่ระหว่างการประกวดราคาจะสามารถก่อสร้างได้ในเดือนมีนาคม 2553 ส่วน ช่วงบางซื่อ-ตลิ่งชัน อยู่ระหว่างการดำเนินการก่อสร้าง

2) **สายสีม่วง ช่วงบางใหญ่-บางซื่อ** ระยะทางประมาณ 23 กิโลเมตร จะสามารถก่อสร้างได้ภายในปี 2552

3) **สายสีน้ำเงิน ช่วงบางซื่อ-ท่าพระ และหัวลำโพง-บางแค** ระยะทางประมาณ 27 กิโลเมตร โดยมีส่วนที่เป็นทางวิ่งใต้ดินประมาณ 5 กิโลเมตร จากหัวลำโพง-ท่าพระ สามารถประกวดราคาได้ภายในเดือนมกราคม 2553

4) **สายสีเขียวเข้ม ช่วงหมอชิต-สะพานใหม่** ระยะทางประมาณ 13 กิโลเมตร สามารถประกวดราคาได้ภายในเดือนมกราคม 2553

5) **สายสีเขียวอ่อน ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ** ระยะทางประมาณ 14 กิโลเมตร สามารถประกวดราคาได้ภายในเดือนมกราคม 2553

สนช. ยังมุ่งหวังให้การเจริญเติบโตของเมืองเป็นไปอย่าง “สมดุล” นั่นคือมิให้เกิดการกระจุกตัวทำให้เกิดความหนาแน่นของประชาชน ในพื้นที่ใดพื้นที่หนึ่งโดยสนช. ได้กำหนดให้เกิดศูนย์กลางการคมนาคม จำนวน 2 แห่ง เพื่อเป็นศูนย์กลางเชื่อมต่อการเดินทางจากพื้นที่ปริมณฑล และพื้นที่เมืองบริวาร ได้แก่ ศูนย์คมนาคมพหลโยธิน (บริเวณบางซื่อ) และศูนย์คมนาคมมักกะสัน (บริเวณมักกะสัน)

ในระยะแรกคือในช่วง 5 ปี จะมีระยะทางรวม 137 กิโลเมตร ซึ่งเมื่อรวมกับโครงข่ายเดิมที่มีอยู่และอยู่ระหว่างการก่อสร้าง จะทำให้กรุงเทพมหานครมีระยะทางการขนส่งมวลชนระบบราง 222 กิโลเมตร ในปี 2555 โดยคาดว่าจะมีประชาชนหันมาใช้บริการระบบรถไฟฟ้าเพิ่มขึ้นไม่น้อยกว่า 2.5 – 3.0 ล้านคน/วัน จากเดิมที่มีอยู่ 600,000 คน/วัน

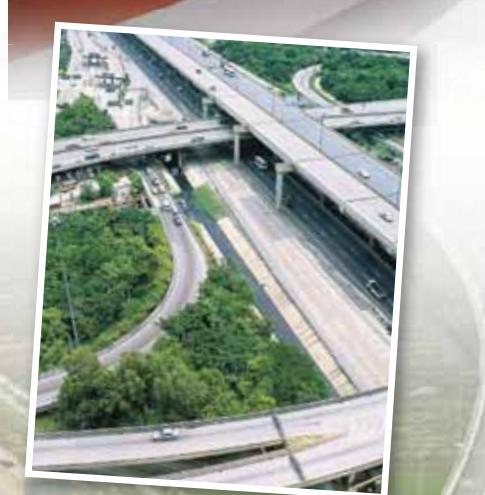
ด้านการพัฒนาระบบถนนและทางด่วน

1. ประสานความร่วมมือกับการทางพิเศษแห่งประเทศไทย

โดยมุ่งเน้นดำเนินการเชื่อมต่อโครงข่ายทางด่วนของวงแหวนกาญจนาภิเษกในแนวตะวันออก-ตะวันตก และเชื่อมต่อโครงข่ายในแนวเหนือ-ใต้เป็นหลักสำคัญ โดย คจร. เห็นชอบให้มีการก่อสร้างโครงข่ายทางด่วนเพิ่มเติม เพื่อแก้ปัญหาการจราจรในระยะเร่งด่วน โดยโครงการที่ก่อสร้างแล้วเสร็จและเปิดให้บริการแล้ว คือ โครงการทางด่วนขั้นที่ 3 สายใต้ ตอน S1 และ โครงการทางด่วนสายรามอินทรา-วงแหวนรอบนอก

2. ประสานความร่วมมือกับกรุงเทพมหานคร โดยมีโครงการที่สำคัญดังนี้

- โครงการแก้ไขปัญหการจราจรเร่งด่วนระยะเวลาดำเนินการ มีการพัฒนาในลักษณะของถนนแบบ Free Flow ซึ่งโครงการที่สามารถดำเนินการได้ทันทีมีทั้งสิ้นจำนวน 15 โครงการ กระจายไปตามแยกสำคัญทั่วกรุงเทพมหานคร และโครงการที่สร้างเสร็จแล้วและเปิดใช้ตามแผนการก่อสร้างไปแล้ว 11 โครงการ ส่วนโครงการแก้ไขปัญหการจราจรเร่งด่วนระยะกลาง เป็นโครงการที่มีระยะเวลาในการก่อสร้างเกินกว่า 500 วัน โดยมีการพัฒนาในรูปแบบของทางยกระดับ ทางลอด และการก่อสร้างถนนเพื่อมุ่งแก้ปัญหาการจราจร





• โครงการสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา เป็นการเพิ่มโครงข่ายการเดินทางเชื่อมต่อระหว่างฝั่งกรุงเทพฯ และ ฝั่งธนบุรี ประกอบด้วย สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาจำนวน 4 แห่ง ได้แก่ บริเวณแยกเกียกกาย ถนนราชวงศ์ – ถนนท่าดินแดง ถนนลาดหญ้า – ถนนมหาพฤฒาราม และถนนจันทร์ – ถนนเจริญนคร

3. การประสานความร่วมมือกับกรมทางหลวง ซึ่งกรมทางหลวงมีแผนงานโครงการแก้ไขปัญหาจราจรเร่งด่วนในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล 4 แนวทางดังนี้

1. พัฒนาโครงข่ายถนนสายหลักให้เกิดเป็นตารางโครงข่าย (Grid Road Network) ได้พัฒนาเป็น 2 แนวทาง คือ โครงข่ายถนนเชื่อมต่อแนวเหนือ-ใต้ (North-South Corridor) ซึ่งเป็นโครงการถนนวงแหวนรอบนอกด้านตะวันออก ตอนบางพลี-ธัญบุรี และโครงข่ายถนนเชื่อมต่อแนวตะวันออก-ตะวันตก (East-West Corridor)

2. โครงการลดจุดตัดบริเวณทางแยก เพื่อให้การสัญจรเป็นไปอย่างคล่องตัว ประกอบด้วย 3 โครงการดังนี้

- ทางแยกต่างระดับถนนศรีนครินทร์ ตอนแยกทางหลวงหมายเลข 34 (บางนา-ตราด)-สมุทรปราการ

- ทางหลวงหมายเลข 1 ทางแยกต่างระดับรังสิต ระยะที่ 2 อยู่ระหว่างการก่อสร้าง

- สะพานลอยที่จุดตัดทางหลวงหมายเลข 1 (พหลโยธิน) กับถนนลำลูกกา เปิดให้บริการแล้ว

3. โครงการปรับปรุงสภาพทางหลวง มีการดำเนินการพัฒนาปรับปรุงใน 3 เส้นทาง ซึ่งมีความก้าวหน้าใกล้แล้วเสร็จ คาดว่าจะสามารถเปิดให้บริการในปีใน 2 เส้นทาง คือ ถนนแยกทางหลวงหมายเลข 304 (บางนา-ตราด) บรรจบกับถนนเทพารักษ์ ทางหลวงหมายเลข 303 อำเภอพระประแดง-บางพลากด และถนนบางพลี-บางบ่อ (เทพารักษ์) อยู่ระหว่างก่อสร้าง

4. พัฒนาโครงข่ายถนนที่ยังขาดการเชื่อมต่อ (Missing Link) ประกอบด้วย 5 โครงการ ได้แก่

- ทางหลวงหมายเลข 345 บางบัวทอง-บรรจบทางหลวงหมายเลข 307 (บางคูวัด)

- ทางหลวงหมายเลข 307 แยกทางหลวงหมายเลข 345 (บางคูวัด)-ปทุมธานี เปิดให้บริการปี 2550

- ถนนสายแยกทางหลวงหมายเลข 345 (บางคูวัด) บรรจบทางหลวงหมายเลข 3100 (ถนนเลียบคลองรังสิต) ประกอบด้วย 3 ตอน คือ แยกต่างระดับบางคูวัด สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา และทางหลวงหมายเลข 3100

- ทางหลวงหมายเลข 3100 ตอนแยกทางหลวงหมายเลข 346 (รังสิต-ลาดหลุมแก้ว) บรรจบถนนเลียบคลองรังสิตจุดแม่น้ำเจ้าพระยา ซึ่งเปิดให้บริการแล้ว

- โครงการถนนเชื่อมต่อถนนวงแหวนอุตสาหกรรมกับโครงการทางพิเศษวงแหวนกาญจนาภิเษกด้านใต้ อยู่ระหว่างการดำเนินการโดยการทางพิเศษแห่งประเทศไทย

4. ประสานความร่วมมือกับกรมทางหลวงชนบท

โครงการที่ สนข.ร่วมกับ ทช.ในระยะเร่งด่วนนี้ จะมุ่งพัฒนาโครงข่ายที่มีหน้าที่รับและกระจายปริมาณจราจรเข้า-ออกวงแหวนรอบนอกด้านตะวันตก (ถนนกาญจนาภิเษก) โครงข่ายการจราจรแนวเหนือ-ใต้ ที่อยู่ด้านตะวันตกของแม่น้ำเจ้าพระยา โดยจะทำให้การจราจรในด้านตะวันตกของกรุงเทพมหานครสามารถเดินทางไปได้รวดเร็วมากขึ้น



ด้านการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ

สนข. เป็นหน่วยงานภาครัฐที่ทำหน้าที่รับผิดชอบในการวางแผน พัฒนาระบบขนส่งและจราจรให้มีประสิทธิภาพ ได้เล็งเห็นถึงความสำคัญของปัญหาดังกล่าว จึงได้ร่วมกับ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) ทำการวิเคราะห์ข้อเสนอแนะ และนโยบายต่างๆ เพื่อพัฒนาระบบรถโดยสารประจำทางให้มีประสิทธิภาพ สามารถรองรับจำนวนผู้โดยสารที่มากขึ้นได้ โดยแนวทางการปฏิรูประบบรถโดยสารในกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล มีดังนี้

1. ด้านกายภาพและการจัดการเดินรถ มีแนวทางการดำเนินงานที่สำคัญ คือ การปรับปรุงโครงข่ายเส้นทางรถโดยสารประจำทางให้มีประสิทธิภาพ
 - การปรับเปลี่ยนการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงมาเป็นก๊าซธรรมชาติ (NGV)
 - มาตรการให้สิทธิพิเศษแก่รถโดยสารประจำทาง (Bus Priority Measures)
 - การปรับปรุงคุณภาพการให้บริการและความปลอดภัย
2. การปรับปรุงหนี้สินและเพิ่มรายได้ให้ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.)
3. ด้านการปรับปรุงองค์กร
4. ด้านการปรับปรุงและพัฒนาโครงข่ายเส้นทางรถโดยสารประจำทาง ในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑลให้เหมาะสม และดำเนินการตามโครงการนำร่อง โดยการปรับปรุงแนวสายทาง ระบบสารสนเทศและเทคโนโลยีระบบขนส่งอัจฉริยะให้เหมาะสม ซึ่งการดำเนินการจัดทำโครงการนำร่อง เพื่อปรับปรุงระดับการบริการ การจัดการเดินรถของ ขสมก. โดยพัฒนาศูนย์ควบคุมกลาง (Pilot Control Center) ติดตั้ง GPS บนรถโดยสารจำนวน 100 คัน และติดตั้งป้าย LED ที่ป้ายรถโดยสารประจำทาง จำนวน 20 แห่ง

นอกจากนี้ สนข. ได้เล็งเห็นความสำคัญของสถานีเชื่อมต่อระหว่างระบบขนส่งมวลชนหรือสถานีร่วม โดยการพัฒนาไปสู่การเป็นจุดศูนย์กลาง เพื่อให้เกิดการสัญจรที่สะดวกและต่อเนื่อง สามารถเชื่อมโยงการจราจรและขนส่งได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยมีศูนย์กลางของระบบขนส่งมวลชนที่สามารถเชื่อมระบบขนส่งมวลชนสาธารณะในรูปแบบต่าง ๆ อาทิ รถไฟฟ้า รถไฟ รถโดยสารประจำทาง เรือโดยสาร และรถแท็กซี่ ได้โดยสะดวก รวมถึงการพัฒนาพื้นที่บริเวณสถานีเพื่อเป็นทั้งการเชื่อมต่อการจราจร และการเชื่อมโยงระหว่างประชาชนกับสิ่งแวดล้อม ซึ่งจากการศึกษา โครงการศึกษาแผนสนธิ การพัฒนาระบบการจราจรและขนส่งและพัฒนาเมือง: ภาคมหานคร ได้เสนอแนวทางพัฒนาสถานีร่วม 10 แห่ง ประกอบด้วย 1. สถานีศูนย์ตากสิน 2. สถานีบางซื่อ 3. สถานีหมอชิต 4. สถานีโอโศก-สุขุมวิท 5. สถานีสีลม-ศาลาแดง 6. สถานีบางนา 7. สถานีลาดกระบัง 8. สถานีฉะเชิงเทรา 9. สถานีมักกะสัน และ 10. สถานีบางบำหรุ





ด้านการพัฒนาแผนความปลอดภัย และการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจร

สนช.ได้ดำเนินการวางแผน มาตรการ โครงการศึกษาทางวิชาการ ซึ่งสอดคล้องกับแนวทางของรัฐบาล และเป็นไปในทิศทางเดียวกับหน่วยงานภาครัฐและองค์กรภาคเอกชนที่เกี่ยวข้อง โดยได้จัดทำแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย มีโครงการศึกษาเกี่ยวกับอุบัติเหตุ การพัฒนาและถ่ายทอดความรู้ให้กับบุคลากรของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง รวมไปถึงการดำเนินเกี่ยวกับผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่เกิดจากภาคคมนาคมและขนส่ง ดังนี้

1. การศึกษาและพัฒนาตัวแบบหน่วยสืบสวนอุบัติเหตุ
2. การฝึกอบรมเชิงปฏิบัติการ หลักสูตรการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน เพื่อพัฒนาบุคลากรด้านการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน
3. การศึกษาพัฒนาระบบติดตามและกำหนดมาตรการด้านการขนส่งวัตถุอันตราย
4. กลไกการพัฒนาที่สะอาดในภาคคมนาคมและขนส่ง (Clean Development Mechanism in Transport Sector)
5. การจัดทำแผนเตรียมการรองรับการเดินทางเพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ประชาชนในช่วงเทศกาลต่างๆ
6. การศึกษาจัดทำแผนแก้ไขอุบัติเหตุบริเวณจุดตัดทางรถไฟกับถนนสำหรับรถไฟทางไกล
7. การจัดการความปลอดภัยตามแนวเส้นทาง (ถนน ทางน้ำ ทางรถไฟ) สู่แหล่งท่องเที่ยวหลักที่สำคัญในแต่ละภูมิภาค

นอกจากการจัดทำแผน มาตรการต่างๆ แล้ว สนช.ได้รับมอบหมายจากกระทรวงคมนาคมให้เป็นฝ่ายอำนวยการของ “ศูนย์ปลอดภัยคมนาคม” (ศปก.คค.) ซึ่งตั้งขึ้นเพื่อเป็นศูนย์ประสานภารกิจด้านความมั่นคงและความปลอดภัยในระบบการขนส่งทุกรูปแบบ ประสานงานหลักกับศูนย์บริหารวิกฤติการณ์ระดับชาติ ให้บริการและอำนวยความสะดวกการเดินทาง ทั้งนี้ สนช. ได้บูรณาการหน่วยปฏิบัติงาน 3 หน่วย ได้แก่ ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยด้านการขนส่งวัตถุอันตราย (Tracking Unit) ศูนย์รายงานสภาพการจราจร (Real Time Unit) และศูนย์สืบค้นหาสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ (Accident Investigate Unit) ให้ปฏิบัติการร่วมกับ ศปก.คค. เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการประชาชนได้ตลอด 24 ชั่วโมง ผ่านทางโทรศัพท์สายด่วน 1356 และวิทยุสื่อสารคลื่นความถี่ 151.600 MHz. ขณะนี้ สนช. อยู่ระหว่างพัฒนาระบบและการเชื่อมโยงข้อมูลสารสนเทศของหน่วยงานต่างๆ ในสังกัดกระทรวงคมนาคม

ด้านการพัฒนาแผนการจัดการระบบขนส่ง และจราจรในเมืองภูมิภาค

สนช. ได้จัดทำแผนแม่บทด้านการขนส่งและจราจรในภูมิภาค ตั้งแต่ปี พ.ศ.2537 จนถึงปัจจุบัน สนช.ได้จัดทำแผนแม่บทด้านการขนส่งและจราจรในเมืองภูมิภาค เสร็จเรียบร้อยแล้ว จำนวน 48 จังหวัด อาทิ เชียงใหม่ เชียงราย ลำปาง พะเยา นครสวรรค์ แพร่ ตราด ชลบุรี ระยอง จันทบุรี ลพบุรี ประจวบคีรีขันธ์ (อำเภอหัวหิน) ขอนแก่น นครพนม บุรีรัมย์ อุบลราชธานี สุรินทร์ นครราชสีมา ภูเก็ต นราธิวาส สุราษฎร์ธานี (อำเภอเมืองและเกาะสมุย) นครศรีธรรมราช สงขลา (อำเภอหาดใหญ่) เป็นต้น

การส่งเสริมงานด้านวิชาการในเมืองภูมิภาคและการแก้ปัญหาขนส่งและจราจรเฉพาะหน้าของจังหวัด

โดยการจัดตั้งศูนย์วิชาการจัดระบบการจราจรและขนส่งเมืองภูมิภาคมีจำนวน 6 แห่ง ประกอบด้วย ศูนย์ภาคเหนือตอนบน ได้แก่ ม.เชียงใหม่ ศูนย์ภาคเหนือตอนล่าง ได้แก่ ม.นเรศวร ศูนย์ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน ได้แก่ ม.ขอนแก่น ศูนย์ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง ได้แก่ ม.เทคโนโลยีสุรนารี ศูนย์ภาคกลาง มี 2 แห่ง ได้แก่ ม.เกษตรศาสตร์ และ ม.เทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี และศูนย์ภาคใต้ ได้แก่ ม.สงขลานครินทร์

สนข. ได้จัดตั้งศูนย์วิชาการจัดระบบการจราจรและขนส่งเมืองภูมิภาค (ศว.สจร.) เพื่อทำหน้าที่เป็นศูนย์รวบรวมและเผยแพร่ข้อมูลทางวิชาการ ให้คำปรึกษา และข้อเสนอแนะต่อประธานคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกจังหวัดและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งและจราจร รวมทั้งศึกษา วิจัย มาตรการด้านการจราจร สนับสนุนการจัดสัมมนาและฝึกอบรมบุคลากรด้านจราจรและขนส่งของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งส่วนกลางและส่วนภูมิภาค ปีละประมาณ 200 คน ตลอดจนให้คำปรึกษาและพัฒนาแผนปฏิบัติการประจำปีและประสานการดำเนินงานระหว่าง สนข. กับ อนุ.จจร. จังหวัด และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

ด้านการพัฒนาระบบสารสนเทศและเทคโนโลยีด้านการขนส่งและจราจร

การปรับปรุงและบำรุงรักษาระบบฐานข้อมูล ข้อสนเทศและแบบจำลองด้านการขนส่งและจราจร

1. การพัฒนาระบบฐานข้อมูล และออกแบบจัดทำระบบเผยแพร่ข้อมูลสารสนเทศ (MIS & GIS)
2. การปรับปรุงและบำรุงรักษาแบบจำลองด้านการจราจรและขนส่งโดยได้ดำเนินการพัฒนาและปรับปรุงแบบจำลองที่สำคัญ 2 ประเภท
 - แบบจำลองระดับประเทศ (NAM)
 - แบบจำลองระดับกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (eBUM)

3. งานประยุกต์ใช้ระบบฐานข้อมูลและแบบจำลองด้านการขนส่งและจราจร การพัฒนาศูนย์บูรณาการข้อมูลด้านการจราจรและขนส่งอัจฉริยะ (แบบอัตโนมัติ) ของหน่วยงานด้านการจราจรและขนส่ง

การดำเนินการของศูนย์บูรณาการฯ เพื่อรวบรวมข้อมูล และการดำเนินงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินการระบบการขนส่งและจราจรอัจฉริยะ (ITS) ของหน่วยงานด้านการจราจรและขนส่ง ทั้งในปัจจุบันและแผนงานที่จะดำเนินการในอนาคต รวมทั้งการจัดทำระบบที่มีการเชื่อมต่อระบบข้อมูลสารสนเทศที่ได้รับจากระบบ ITS ของหน่วยงานต่างๆ ที่เหมาะสม รวมทั้งพัฒนา/กำหนดรูปแบบมาตรฐานระบบข้อมูลในการแลกเปลี่ยนข้อมูลสารสนเทศ เพื่อควบคุมการบริหารฐานข้อมูลที่ได้จากการดำเนินการของหน่วยงานต่างๆ เพื่อให้สามารถนำข้อมูลและแผนงานของหน่วยงานต่างๆ ที่มีการเก็บข้อมูลทางด้านการจราจรและขนส่งอัจฉริยะไปสู่การประสานและแลกเปลี่ยนข้อมูลซึ่งกันและกันได้อย่างมีประสิทธิภาพและเป็นเอกภาพ

จากข้างต้นคงเป็นที่ประจักษ์แก่สายตาผู้อ่านแล้วว่าข้าราชการและเจ้าหน้าที่ สนข. ทุกๆ คน ทำงานด้วยหัวใจและความมุ่งมั่นทุ่มเทมากเพียงใด เพื่อกำหนดนโยบายวางแผนพัฒนาแก้ไขปัญหาระบบขนส่งและจราจรให้มีประสิทธิภาพ ทั้งนี้ก็ด้วยปณิธานว่า **“ทุกนาที่...หัวใจเด่นเพื่อความสุขของผู้อื่น”** หัวใจทุกดวงของข้าราชการและเจ้าหน้าที่ สนข. จึงเด่นทุกนาที่ เพื่อประเทศชาติและประชาชนทุกคนให้มีโอกาสเข้าถึงระบบขนส่งและจราจรอันทันสมัย สะดวก รวดเร็ว ประหยัด และปลอดภัย ซึ่งจะส่งผลต่อการพัฒนาประเทศชาติและคุณภาพชีวิตที่ดี ตลอดจนความสุขของประชาชนต่อไปในอนาคต



สะพานภูมิพล 1 และสะพานภูมิพล 2... หนึ่งในโครงการแก้ไขปัญหารถราจรตามแนวพระราชดำริของ พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว

ด้วยสายพระเนตรอันยาวไกล และพระมหากรุณาธิคุณอันล้นพ้นของพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวที่ทรงมีต่อพสกนิกรชาวไทยอย่างหาที่สุดมิได้ พระองค์ทรงปรารถนาให้ประชาชนคลายทุกข์อันเนื่องมาจากวิกฤติการจราจร พระองค์จึงทรงพระราชทานแนวพระราชดำริการแก้ไขปัญหารถราจรที่ติดขัดอันเนื่องมาจากระบบการจราจรที่คับคั่งในย่านเขตอุตสาหกรรมของจังหวัดสมุทรปราการและท่าเรือคลองเตย จังหวัดพระนครศรีอยุธยา พระราชทานชื่อสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา โครงการถนนวงแหวนอุตสาหกรรมด้านทิศเหนือว่า “สะพานภูมิพล 1” และด้านทิศใต้ว่า “สะพานภูมิพล 2” ตั้งแต่วันที่ 2 กันยายน 2552 และมีพระราชประสงค์ให้สร้างเป็นถนนวงแหวนสำหรับรองรับรถบรรทุกให้วิ่งอยู่ในเส้นทางที่เป็นวงแหวน เพื่อไม่ให้รถบรรทุกเหล่านี้วิ่งเข้าไปยังตัวเมืองหรือทิศทางอื่นๆ ทำให้บรรเทาปัญหาการจราจรได้

สะพานภูมิพล 1 และสะพานภูมิพล 2 หรือสะพานวงแหวนอุตสาหกรรม ที่เรียกขานกันแต่เดิม เป็นส่วนหนึ่งของโครงการถนนวงแหวนอุตสาหกรรม ซึ่งเป็นสะพานแห่งเดียวที่ข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาถึง 2 ช่วง ต่อเนื่องกัน ซึ่งด้วยสายเคเบิลแห่งแรกในประเทศไทยที่มีทางแยกต่างระดับเชื่อมอยู่กึ่งกลางสะพานสูง จากระดับพื้นดินประมาณ 45 เมตร มีการจัดช่องจราจรพิเศษสำหรับรถบรรทุกหนักที่จะขึ้นสะพานไว้โดยเฉพาะ รูปแบบเสาของสะพานมีความสง่างาม โดยออกแบบเป็นรูปสี่เหลี่ยมข้าวหลามตัดส่วนยอดของเสามีลักษณะที่แสดงถึงสัญลักษณ์ความเป็นไทยซึ่งได้แรงบันดาลใจจากรูปทรงของเจดีย์และยอดชฎา ซึ่งเปรียบประดุจพระอัมรินทร์ที่พระองค์ทรงพระราชทานให้แก่พสกนิกรชาวไทย



ลักษณะโครงการ

เป็นการก่อสร้างสะพานซึ่งข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา 2 ช่วง สูงประมาณ 54 เมตร ตัวสะพานมีความกว้าง 7 ช่องจราจร รวมช่องจราจรสำหรับรถบรรทุกหนัก มีความยาวรวมทั้งสิ้นประมาณ 4.2 กิโลเมตร ซึ่งจะเป็นส่วนเชื่อมโยงถนนพระรามที่ 3 และถนนปิ่นเกล้าสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวเข้าด้วยกัน ทำให้โครงข่ายถนนวงแหวนอุตสาหกรรมต่อเนื่องถึงกันได้หมด นอกจากนี้บริเวณกลางสะพานจะมีทางแยกต่างระดับเชื่อมต่อกับทางยกระดับขนาดความกว้าง 4 ช่องจราจร ความยาวประมาณ 2.2 กิโลเมตร ไปสู่ถนนสุขสวัสดิ์ทางทิศตะวันตกได้อีกด้วย มีทางขึ้น-ลง 3 เส้นทาง ได้แก่

- 1) ทางขึ้น - ลง ที่ถนนพระรามที่ 3 บริเวณซอยบ้านระวี 1
- 2) ทางขึ้น - ลง ที่ถนนปิ่นเกล้าสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว บริเวณสถานีไฟฟ้าอยุธยาทองคัง
- 3) ทางขึ้น - ลง ที่ถนนสุขสวัสดิ์ บริเวณซอยสุขสวัสดิ์

พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวเสด็จพระราชดำเนินทรงเป็นประธานประกอบพิธีวางศิลาฤกษ์ เมื่อวันที่ 29 พฤษภาคม พ.ศ. 2543 โดยมีพิธีเปิดอย่างเป็นทางการเมื่อวันที่ 5 ธันวาคม พ.ศ. 2549 แต่ก่อนหน้านั้นได้เปิดใช้ตั้งแต่วันที่ 20 กันยายน พ.ศ. 2549 ปัจจุบันพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวทรงพระราชทานนามใหม่ว่า “สะพานภูมิพล 1” และ “สะพานภูมิพล 2”



โครงการเรลลีมหากุศล “คู่พระบารมี...มิ่งขวัญชาวไทย” เฉลิมพระเกียรติพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว และสมเด็จพระนางเจ้าพระบรมราชินีนาถ

โดย...นพิตกุลเวลา

ครั้งแรกของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) กระทรวงคมนาคม กับการจัดกิจกรรมการแข่งขันเรลลีมหากุศล “คู่พระบารมี...มิ่งขวัญชาวไทย” เฉลิมพระเกียรติพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวและสมเด็จพระนางเจ้าพระบรมราชินีนาถ และยังรณรงค์ให้ประชาชนใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย รวมทั้งประชาสัมพันธ์หมายเลข 1356 ศูนย์ปลอดภัยคมนาคมอีกด้วย การแข่งขันเรลลีมี่จุดเริ่มต้นจากกรุงเทพ ถึงตำบลคลองโคน จังหวัดสมุทรสงคราม และยังเป็นครั้งแรกของประเทศไทยที่ผู้เข้าร่วมแข่งขันไม่เสียค่าใช้จ่ายใดๆ ทั้งสิ้น เพียงแต่ต้องนำผ้าห่ม เสื้อกันหนาว หรืออุปกรณ์การเรียนการสอน อุปกรณ์กีฬา มาบริจาคให้แก่เด็กนักเรียนโรงเรียนบ้านห้วยโก้น จังหวัดน่าน ตามโครงการจัดสร้างห้องสมุดเฉลิมพระเกียรติพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ที่ สนข.จัดขึ้นเป็นประจำทุกปี

กิจกรรมเรลลีมหากุศลฯ ครั้งนี้ จัดขึ้นเมื่อวันที่ 29 สิงหาคม ที่ผ่านมา นำทีมโดย นางสาวรอยทิพย์ ไตรสุทธิ ผอ.สนข. พร้อมด้วย นายจุฬา สุขมานพ รอง ผอ.สนข. นายจำรูญ ตั้งไพศาลกิจ นักวิชาการขนส่งทรงคุณวุฒิ นายพีระพล



ถาวรสุภเจริญ ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน และผู้บริหาร สนข. อีกหลายท่านที่เข้าร่วมกิจกรรม และประชาสัมพันธ์หน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม รวมทั้งผู้แข่งขันเรลลีมี่ซึ่งสมัครมาจากประชาชนที่เล่นเกมตอบปัญหาชิงรางวัลกับ สนข. ทางสถานีวิทยุและสถานีโทรทัศน์ ประชาสัมพันธ์หน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม รวมทั้งเจ้าหน้าที่ สนข. ทั้งหมด 23 ทีม 80 กว่าชีวิต ที่มุ่งพิชิตการแข่งขันเรลลีมี่

งานเริ่มกันตั้งแต่เช้าด้วยการปล่อยรถจากจุดเริ่มต้นที่อาคาร สนข. โดยท่าน ผอ.สนข. และท่านรอง ผอ.สนข. โดยเฉพาะอย่างยิ่งมีงานเรลลีมี่ที่ไหน ต้องมีพริตตี้ที่นั่น คราวนี้เรา



สนข.เพื่อสังคม



ได้เจ้าหน้าที่สาว ๆ ของ สนข. 4 คน มาแปลงโฉมเป็นพรตีสาวสวย เท็กซี สร้างสีสันและความสนุกสนานให้แก่งานมากเลยทีเดียว

เมื่อออกจากจุดปล่อยรถแล้ว ผู้เข้าแข่งขันต้องแวะหาอาหารซี ตามจุดต่างๆ เช่น ที่ปั๊มน้ำมันบางจาก สหกรณ์โคนมหนองโพ ผอ.สนข. รอง ผอ.สนข. มิสเตอร์ สนข. และพรตีสาวสวย ได้เผยแพร่เอกสารประชาสัมพันธ์หมายเลข 1356 ศูนย์ปลอดภัย และให้ความรู้ด้านความปลอดภัยแก่ประชาชน ผู้ใช้รถใช้ถนนในบริเวณดังกล่าวด้วย หลังจากนั้นก็ไปสิ้นสุดกิจกรรมที่ตำบลคลองโคน คณะถ่ายรูปร่วมกันเป็นที่ระลึก และลงเรือหางยาวไปยังโฮมกระแตง ขึ้นชมธรรมชาติริมสองฝั่งน้ำอันสวยงามสบายตา บ้านที่ปลูกติดชายน้ำมีหลายแบบ บ้างก็สร้างไว้สำหรับอยู่อาศัย บ้างก็สร้างเป็นรีสอร์ทให้นักท่องเที่ยวมาพัก เรือแล่นไปจนถึงโฮมกระแตงกลางทะเล ซึ่งสร้างด้วยไม้ไผ่และมุงหลังคาด้วยใบจาก ยกพื้นสูงกว่าระดับน้ำทะเล เวลาขึ้นโฮมกระแตงก็สุดแสนหวาดเสียวมากๆ โดยเฉพาะพรตีสาวสวยของเรากลั๊กกันมาก เพราะบันไดที่ขึ้นสูงและทำด้วยไม้ไผ่ท่อนเล็ก ซึ่งเป็นเสน่ห์อย่างหนึ่งของโฮมกระแตงที่น่าตื่นเต้นและหวาดเสียวไปพร้อมๆ กัน ผู้เข้าแข่งขันแรลลี่รับประทานอาหารกันที่นั่น อาหารมีหลากหลาย เช่น แกงส้มใบชะคราม หอยแครงลวก ปลาหมึกผัดเผ็ด ฯลฯ ซึ่งล้วนแล้วแต่เป็นของทะเลทั้งนั้น ระหว่างรับประทานอาหารก็รับฟังประกาศผลรางวัลต่างๆ เช่น รางวัลผู้ปี รางวัลคู่หูคู่สา และโดยเฉพาะรางวัลขวัญใจ สนข. รับรองว่าทุกคนต้องเห็นด้วยกับการประกาศ เพราะรถหมายเลข 13 มีสองพี่น้องสาวสวย (สวยกว่าพรตีส) กับคุณพ่อเข้าร่วมแข่งขันด้วย เลยชนะใจคน สนข. ไปเพราะความสวย น่ารัก ยิ้มง่าย น่าประทับใจ ก็เลยได้รางวัลนี้ไป หลังจากนั้นก็ลงเรืออีกแล้ว ที่นี้ขาลงจากโฮมกระแตงอาการหนัก น่ากลัวกว่าเดิมคือ ไม่กล้าเอาหน้าลง ต้องเอาหลังลงบันได



เพราะหวาดเสียวน้อยกว่าแต่ยังงี้ก็เสียวอยู่ดี ก่อนลงเรือคนขับเรือบอกให้เรือทุกลำมารับกล้วยติดมือไปด้วยลำละ 1 ลูก ตอนแรกก็สงสัยว่าทำไมต้องมี หรือจะให้พวกเรากิน? (เพราะบางคนได้กินกล้วยเข้าไปแล้วสิ) ได้แต่เก็บคำถามไว้ในใจ ทั้งคณะเดินทางนั่งเรือไปปลูกป่า จากทะเลเว้งว้างมุ่งหน้าสู่ป่าชายเลน ซึ่งมีต้นโกงกาง แสม ลำพู หน่้วางทางเจอฝูงลิงจิ้งจอกถึงบางอ้อว่า ที่ให้เรือทุกลำมีกล้วยไว้ลำละลูกก็เพราะเอาไว้ให้ลิงน้อยเหล่านั้นซึ่งอาศัยอยู่ตามป่าชายเลน พวกเราโยนอาหารให้มันสนุกไปเลย จนมาถึงบริเวณที่ปลูกป่า เกิดมาก็ครั้งแรกที่ปลูกป่าไม่เคยปลูกกะเค้าซะที คิดไปก่อนต่างๆ นาๆ ว่า เวลาไปปลูกป่าชายเลน ตัวจะจมลงไปไหนเล่นไหม เวลาปลูกเค้าปลูกยังงี้ต้องใช้อุปกรณ์พวกจอบเสียมใหม่ แต่ตอนนี้รู้แล้วว่าปลูกยังงี้ แค่นำต้นกล้าที่ได้รับความอนุเคราะห์จากสถานีพัฒนาป่าชายเลนที่ 7 พื้นที่จังหวัดสมุทรสงคราม จำนวน 599 ต้น (ต้องขอขอบคุณมา ณ ที่นี้) ไปปักลงดินก็เท่านั้นเองไม่ต้องใช้อุปกรณ์อะไรมากมาย สิ่งสำคัญต้องระวังต้นกล้าเล็กๆ ต้นอื่นๆ ที่เพิ่งแทงหน่อขึ้นมา เพราะอาจเหยียบต้นกล้าน้อยพวกนั้นตายได้ ทุกคนล้วนมีความสุขที่ได้ทำเพื่อสังคมและเป็นส่วนหนึ่งที่ได้ร่วมกันอนุรักษ์ป่าชายเลนไว้ให้ลูกหลานมีที่มแรลลี่บางทีมมาเป็นครอบครัว พาลูกๆ มาปลูกป่าด้วย นับเป็นการปลูกฝังค่านิยมการอนุรักษ์ธรรมชาติให้แก่เยาวชนของชาติได้ทางหนึ่ง และแล้วก็ถึงเวลาที่ต้องโบกมืออำลาผืนป่าชายเลนกับต้นกล้าต้นน้อยแล้วก็ฝูงลิงจิ้งจอกที่เราได้ร่วมแรงร่วมใจกันปลูก เหลือไว้เพียงต้นกล้าต้นน้อยที่รอวันเจริญเติบโตและป้ายชื่อสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) กระทรวงคมนาคม ปักไว้เป็นที่ระลึกว่า... **พื้นที่บริเวณนี้ สนข. ได้มาปลูกต้นกล้าไว้เพื่อพลิกฟื้นผืนป่าชายเลนให้คืนสู่ธรรมชาติต่อไป..**





ดำรงชีพอย่างมีสุข

คนเราเกิดมาทุกคนล้วนต้องการดำรงชีพอยู่อย่างมีความสุข แต่ความสุขจะเกิดขึ้นได้ก็ต้องอาศัยแนวทางการคิด และการปฏิบัติของแต่ละคนเป็นสำคัญ หลายๆ ท่านมักจะพูดว่าไม่มีความสุขเลย ทั้งที่ภาพโดยรวมที่ปรากฏต่อสายตาคนอื่นไม่น่าจะมีเรื่องทุกข์ และจริงๆ แล้วเหตุที่ทำให้ทุกข์ก็ไม่มีอะไร แต่ที่ไม่มีใครมีความสุขก็เพราะตนเองเป็นผู้แสวงหาทุกข์ เรื่องของตัวไม่มีให้ทุกข์ ก็เที่ยวไปเก็บกวาดเรื่องของคนอื่นเข้ามาทำให้ตัวเองเกิดทุกข์ แต่ที่ร้ายยิ่งกว่านั้นก็คือ ตัวเองก็มีสารพันปัญหาเรื้อรังอยู่แล้ว ก็ยังอุตส่าห์ไปเที่ยวเสาะหาเรื่องของผู้อื่นมาใส่ตัว ที่ผมแสดงทัศนะเช่นนี้ มิใช่ว่าจะแนะนำให้ท่านเป็นคนเห็นแก่ตัวนะครับการที่เราไม่เมตตา กรุณา มุทิตานั้น นับเป็นสิ่งประเสริฐแล้ว

การดำรงชีวิตของคนเรานั้น แบ่งออกเป็น 3 แบบดังนี้ **อยู่กับพ่อแม่** ความรับผิดชอบของคนเราอาจไม่ต้องมีเลย หรือมีน้อย หรืออาจต้องรับผิดชอบทั้งหมด เรามีอิสระในการดำเนินชีวิตเพียงใด หลายๆ คนรู้สึกว่าการพ่อแม่ควบคุม บัญชาการให้ทำอย่างโน้น ทำอย่างนี้ อย่าทำอย่างโน้นนะ อย่าทำอย่างนั้นนะ ต้องพูดอย่างโน้นสิ ต้องพูดอย่างนี้สิ ทำไมพูดอย่างนั้น ทำไมพูดอย่างนี้ ทุกสิ่งทุกอย่างที่เราทำนั้นคิดไปหมด หรือไม่ได้ตั้งใจพ่อแม่เอาเสียเลย เมื่อเป็นเช่นนี้แล้วจิตใจของเราจะเป็นอย่างไร บางคนถึงกับตัดพ้อต่อว่าพ่อแม่ไม่รัก ไม่เข้าใจเราเลย จะควบคุมไปถึงไหนกัน ตั้งแต่เด็กจนโต จนทำงานหาเลี้ยงพ่อแม่ได้แล้ว ทำไมไม่ให้อิสระกันบ้างลูกคนอื่นเค้าไม่เห็นโดนแบบเราถูกเขาทำอะไรพ่อแม่เขาก็ชื่นชมยินดีถูกไปหมดดีไปหมดทั้งๆ ที่ดูๆ แล้วก็นั่นแหละ ดีน้อยกว่าเราตั้งเยอะ ความน้อยเนื้อต่ำใจก็ยิ่งประเดประดังเข้ามา นี่คือนิยามที่ทำให้ทุกข์หรือเปล่า

อยู่กับครอบครัว ความรับผิดชอบของคนเรานั้นต้องมีแน่นอนเราควรประเมินว่าเราต้องรับผิดชอบทั้งหมด ส่วนใครของของเราจะช่วยเหลือเกื้อกูลเพียงใดขึ้นอยู่กับจิตสำนึก และมารยาทของการอยู่ร่วมกัน หากได้คู่ครองดีประเภทไม่สับสนบุรีไม่ดื่มเหล้า ไม่เจ้าชู้ รู้จักเอาใจ ใฝ่ในศีลธรรม ไม่เงี้ยวจู้จี้ขี้บ่นและไม่จนด้วย อันนั้นเป็นข้อยกเว้น แต่หากท่านที่มีคู่ครองในลักษณะต่อไปนี้จะเป็นที่แบบท่านก็หาเครื่องหมายเลือกกันเองเริ่มตั้งแต่รู้จักจู้จี้ ขี้บ่น ขี้โมโห ขี้เหนียว ขี้จน ขี้เหล้า ขี้ยา

ชอบเล่นการพนัน การงานไม่สนใจ รู้จักใช้จ่ายแต่ไม่รู้จักหา ไม่รู้จักเก็บ ขาดความรับผิดชอบในครอบครัวชอบแต่หลอแต่สวย การงานไม่ช่วย เมื่อเป็นเช่นนี้แล้วเราผู้อยู่เคียงข้างจะเป็นเช่นไร

อยู่ด้วยตัวคนเดียวหรือครองโสด ความรับผิดชอบย่อมขึ้นอยู่กับตัวคนเดียว ไม่ค่อยมีส่วนเกี่ยวข้องกับบุคคลอื่น เป็นวิถีชีวิตที่ขึ้นอยู่กับตนเองเป็นสำคัญ ต้องรับผิดชอบตัวเอง บริหารตัวเอง จนหลายๆ ครั้งที่รู้สึกเหนื่อยหน่ายท้อแท้ และแอบเหงาอยู่ลึกๆ เห็นคนอื่นเขามีคู่ครองมีคู่คิดกันเป็นส่วนมาก มีคนรักคนห่วงใย คิดๆ ไปบางครั้งก็ไม่ว่าจะจุ่มจมน้ำหมายของชีวิตคืออะไร ลูกก็ไม่มีกับเขา จะซื้อจะสร้างจะสะสมไว้ให้ใครบางคนก็ปล่อยตัวไปตามน้ำ ปล่อยให้สิ่งแวดล้อมมีอิทธิพลเหนือตนเอง ถึงแม้ว่าจะเป็นคนโสดก็มีปัญหาประสาโสดได้เหมือนกัน

เมื่อการดำรงชีพทุกรูปแบบล้วนแล้วแต่มีปัญหาทั้งสิ้น แล้วชีวิตนี้เราจะพบสุขได้ที่ไหน พระพุทธองค์ทรงตรัสไว้ว่า **“สัตว์โลกย่อมเป็นไปตามกรรม”** ทุกชีวิตมาจากกรรมกรรมเป็นทางของปัญหา หนทางแก้ปัญหาก็เป็นหนทางแก้กรรม หนทางแก้กรรมก็คือ คำสั่งสอนของพระพุทธองค์ พระพุทธองค์ทรงสอนอะไรไว้ ทรงสอนไม่ให้ยึดมั่นถือมั่นสอนให้เดินสายกลาง สอนให้มีความพอดีในสิ่งที่ตนมีอยู่ ไม่ควรยินดียินร้ายต่อสรรพสิ่งรอบข้างจนเกินไป ให้เอาแต่พอดีพอประมาณที่เป็นทางปกติ หมายถึง ไม่มาก ไม่น้อย สม่าเสมอ

จากเหตุปัจจัยที่กล่าวมาทั้งหมดนี้ แท้จริงแล้วไม่มีอะไรยุ่งยากซับซ้อน มันอยู่ที่จิตใจของเรา หากเราควบคุมจิตใจให้อยู่อย่างสงบได้ ทุกอย่างก็คือสุข เหตุแห่งทุกข์จะไม่กล้ำกรายเราได้เลย ดังคำสั่งสอนของท่านพระอาจารย์มหาบัว ญาณสัมปันโน ที่ว่า **“ธรรมดาของจิตที่มีกิเลส พอมีอะไรมาส่งเสริม มันก็เป็นบ้าไปทันทีทันควันทีเดียวไม่ว่าจิตใคร เพราะจิตไม่มีหลักเกณฑ์”** ลองทบทวนดูนะว่าหากเรามีความมั่นคงในจิตแล้ว เรื่องราวต่างๆ ที่กระทบเราทั้งทางตา หู จมูก ลิ้น กาย และใจ จะไม่มีความหมายอะไรต่อเราเลย ทั้งนี้เพราะเรารู้จักมัน รู้เท่าทันมัน ไม่เป็นลูกไล่ให้มัน ผลที่ตามมาก็คือ **“สุข”** ทั้งกายและใจจริง ๆ

“ตะวันมีขึ้นและมีตกฉันใดมนุษย์เราก็มีเช่นนั้น”



เพลอ! เป็บเตี้ยว...**วารสารนโยบายการขนส่งและจราจรก็ครบรอบ 1 ปีแล้ว** สำหรับฉบับนี้เป็นฉบับแรกของปีที่ 2 และยังเป็นปีที่ครบรอบ 7 ปี ของ สนข. ซึ่งทีมงานวารสารฯ ก็ยังสร้างสรรค์ผลงานดีๆ มีคุณภาพ ใ้กับท่านผู้อ่านได้รับข้อมูลข่าวสารที่เป็นประโยชน์เหมือนเช่นเคยครับ สำหรับฉบับนี้ก็ขอแนะนำให้รู้จักกับข้าราชการและเจ้าหน้าที่ของ สนข. ที่มุ่งมั่นในการทำงาน เป็นที่น่ายกย่อง ชมเชย ตามสโลแกนของคอลัมน์รอบรู้ สนข. ที่ว่า **“สนข.ใครทำดี.....เขารู้หรือเธออยู่ที่ไหน เราจะตามไปชมเชยครับ”**



นางสาวกัญญารัตน์ เจริญวงษ์
นักวิเคราะห์นโยบายและแผน
ชำนาญการพิเศษ

พี่กัญญารัตน์ หรือ “พี่ล้อย” ก็เป็นอีกคนหนึ่งที่ได้เข้าโครงการเกษียณอายุก่อนกำหนด หรือ Early Retired ปัจจุบันปฏิบัติหน้าที่อยู่กลุ่มวิเคราะห์แผนด้านการขนส่งและจราจรทางน้ำ สำนักแผนงาน (สผง.) ตลอดระยะเวลาที่ผ่านมา พี่ล้อยทำงานเกี่ยวกับวิเคราะห์และติดตามประเมินผลการดำเนินงานของหน่วยงานในกำกับกระทรวงคมนาคม รวมทั้งวิเคราะห์และจัดทำงบประมาณของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับด้านทางน้ำ พี่ล้อยเป็นคนร่าเริง เอื้ออาทร มักให้คำปรึกษาแนะนำน้องๆ แต่สิ่งที่ประทับใจที่สุดในชีวิตของพี่ล้อยที่ได้ได้ทางด่วนไปสี่บมาคือ มีโอกาสได้พบกับชายหนุ่มที่มาช่วยประกอบพี่ล้อยตอนเป็นลมที่แกรนด์แคนยอนสหรัฐอเมริกา อยากรู้ว่าชายหนุ่มคนนั้นเป็นใคร และมาช่วยพี่ล้อยเรื่องอะไร ลองถามพี่ล้อยได้ นะครับ อ้อ...แต่พี่ล้อยยัง...งง งง!! อยู่ ก็คือพี่ล้อยทำงานเกี่ยวกับทางน้ำ แต่ทำไมไม่ชอบนั่งเรือโดยสาร (คลองแสนแสบ) ก็ไม่รู้ ฮ่าๆ พวกเราชาว สนข. ทุกๆ คน ก็ขออวยพรให้พี่ล้อยมีความสุขกับชีวิตหลังเกษียณอายุราชการนะครับ



นางพิรวรรณ รัตนวิภาพันธุ์
นักวิเคราะห์นโยบายและแผน
ชำนาญการพิเศษ

สำหรับพี่พิรวรรณ หรือ “พี่ตุ้” สาวสวยประจำสำนักส่งเสริมระบบการขนส่งและจราจรในภูมิภาค (สสภ.) นี่ก็เป็นกำลังหลักสำคัญอีกคนหนึ่งในการรับผิดชอบดูแลการจัดทำแผนแม่บทการขนส่งและจราจรในส่วนกลางทั้งหมด แต่ชาว สนข. จะรู้จักแต่พี่ตุ้ กมลลา พอบอกว่า พี่ตุ้ พิศาววรรณ บางคนถึง...ถามว่าใครหรอ?? ที่แท้พี่เค้าไปเปลี่ยนชื่อมา แต่เปลี่ยนชื่อยังไงก็ยังคงสวยและทำงานเก่งเหมือนเดิม ทีมงานวารสารฯ ก็ขอเป็นกำลังใจให้พี่ตุ้ กมลลา เอ๊ย พี่ตุ้ พิศาววรรณ ในการทำงานและพัฒนาแผนแม่บทการขนส่งและจราจรในภูมิภาค ตามจังหวัดต่างๆ เพื่อให้ประเทศไทย มีระบบขนส่งและจราจรที่ทันสมัยต่อไปในอนาคตครับ



พอถึงสิ้นเดือนกันยายน 2552 พีศิริพรรณ หรือที่น้องๆ เรียกว่า “ป้าแจ้ว” ปัจจุบัน เป็นหัวหน้าส่วนบริหารงานบุคคล สำนักบริหารกลาง (สบก.) จะต้องจากพวกเราชาว สนข. ไป เนื่องจากป้าแจ้ว เข้าโครงการเกษียณอายุก่อนกำหนด หรือ Early Retired ลูกน้องในส่วน บริหารงานบุคคลทุกๆ คน จะขอจดจำและระลึกถึงป้าแจ้วไปอีกนานแสนนาน พวกเรา ชาว สนข. ทุกๆ คน ก็ขออวยพรให้ป้าแจ้วมีความสุขกับชีวิตหลังเกษียณอายุราชการนะครับ



นางศิริพรรณ ไพลิน
บุคลากรสำนักงานการพิเศษ

การพัฒนาระบบเทคโนโลยีด้านการขนส่งและจราจร ก็เป็นเรื่องหนึ่งที่สำคัญที่ สนข. กำลังพัฒนาอย่างต่อเนื่อง ไม่ว่าจะเป็นเรื่องการรายงานสภาพจราจรแบบ Real Time รวมไปถึงการพัฒนาบบบูรณาการข้อมูลด้านการจราจรและขนส่งอัจฉริยะ พีสุรพงษ์ หรือ พีพงษ์ ก็เป็นกำลังสำคัญในการพัฒนาเรื่องดังกล่าว ปัจจุบันปฏิบัติหน้าที่เป็นหัวหน้าส่วน ส่วนข้อมูลและส่วนพัฒนาระบบแบบจำลอง ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศการขนส่งและจราจร (ศทท.) เรื่องดีๆ แบบนี้ ทีมงานวารสารฯ ขอเอาใจช่วย และเป็นกำลังใจให้พีพงษ์ ผลักดัน โครงการต่างๆ ของ สนข. ที่กำลังดำเนินการอยู่ให้เกิดขึ้นอย่างเป็นรูปธรรมต่อไปนะครับ...



นายสุรพงษ์ เมี้ยนมิตร
วิศวกรชำนาญการ

สำหรับพีพิเชฐ หรือ “ดร.เปือก” เป็นหนึ่งในทีมวิเคราะห์และวางแผนการพัฒนา ระบบขนส่งมวลชนทางราง ไม่ว่าจะเป็นระบบรถไฟฟ้า หรือรถไฟทางไกล ดร.เปือกจะเป็นกำลัง สำคัญในการผลักดันเรื่องดังกล่าวให้เกิดเป็นรูปธรรม เป็นหนุ่มไฟแรงมากความสามารถ นอกจากจะเก่งเรื่องขนส่งและจราจรแล้ว ยังเก่งด้านให้ข่าวสารกับสื่อมวลชนอีกด้วย เพราะ ดร.เปือก มักจะได้รับมอบหมายจาก ผอ.สนข. ในการให้สัมภาษณ์ผ่านสื่อต่างๆ เช่น รายการ วิทยุฯ เพื่อให้ความรู้กับประชาชนเกี่ยวกับการพัฒนาระบบรถไฟฟ้าอยู่บ่อยๆ สาวๆ สนข. หลายคน หลงใหล แอบปลื้ม แถมชมว่าเสียงหล่อมากๆ ๆ แต่ทีมงานวารสารฯ เคยฟังแล้ว ขอคอนเฟิร์มว่า เสียงหล่อจริงๆ และยังให้สัมภาษณ์ได้น่าฟัง เข้าใจง่าย ไม่ซับซ้อน สงสัย สนข. คงต้องใช้บริการ ดร.เปือก อีกหลายงานแน่ๆ คนเก่ง มีความสามารถรอบด้านอย่างนี้ เราต้อง ชมเชยครับ



นายพิเชฐ คุณากรธรรักษ์
วิศวกรโยธาชำนาญการ

สำหรับสาวสวยที่ทีมงานวารสารฯ อยากแนะนำให้ท่านผู้อ่านรู้จัก เธอชื่อน้องพรทิพย์ หรือ “น้องปราง” ปัจจุบันทำหน้าที่เป็นหน้าห้องของ รอง ผอ.สนข. (รองจุฬา) น้องปรางเป็น คนละเอียด รอบคอบ ตั้งใจทำงาน สมแล้วที่ปฏิบัติหน้าที่เป็นหน้าห้อง ไม่ว่าจะเป็นหน้าห้อง ของผู้บริหารมากี่คน น้องปรางยังคงทำหน้าที่ได้ดีเหมือนเดิมไม่เคยเปลี่ยน แต่มีอย่างเดียว ที่เปลี่ยนไป ทีมงานวารสารฯ ไม่ขอเอ่ย ต้องดูที่รูปและเจตตวิจริงกันเองนะครับ



นางสาวพรทิพย์ ปานประทีป
นักจัดการงานทั่วไปปฏิบัติการ



นางสาวดวงใจ วงษ์รักษ์
นักวิเคราะห์นโยบายและแผนปฏิบัติการ

ทีมงานวารสารฯ ขอแนะนำน้องดวงใจ หรือ “น้องดวง” เป็นข้าราชการน้องใหม่ ของ สนข. ปฏิบัติหน้าที่อยู่กลุ่มพัฒนาระบบบริหาร (กพร.) พี่ๆ กพร. ฝากบอกทีมงานวารสารฯ มาว่า น้องดวงมีศักยภาพในการเรียนรู้ และทำงานได้เร็ว มีน้ำใจ ยิ้มแย้มแจ่มใส คาดว่า จะเป็นกำลังสำคัญต่อความสำเร็จของ สนข. ในอนาคตได้เป็นอย่างดี คนดีมีคุณภาพอย่างนี้ ชาว สนข. และทีมงานวารสารฯ ต้องขอชมเชย และเป็นกำลังใจให้น้องดวงเก่งยิ่งขึ้นไป นะครับ



นางสาวตะวันฉาย ดาธากุล
เจ้าหน้าที่วิเคราะห์นโยบายและแผน

สำหรับน้องใหม่อีกคนที่ทีมงานวารสารฯ อยากแนะนำให้รู้จัก น้องตะวันฉาย หรือ “น้องป๊อป” ปฏิบัติหน้าที่อยู่กองจัดระบบการจราจรทางบก (กจร.) น้องป๊อปเป็นหนึ่งในทีมงาน ของ ผอ.วิชัยฯ ซึ่งน้องป๊อปต้องคอยติดตามพี่ๆ กจร. ลงพื้นที่ๆ มีปัญหาจราจรติดขัดในพื้นที่ กรุงเทพมหานครและปริมณฑล เพื่อจะเร่งแก้ไขปัญหารถจราจรในพื้นที่ต่างๆ ถึงแม้จะเป็นผู้หญิง แต่ก็ทำงานด้านการแก้ไขปัญหารถจราจรได้เป็นอย่างดี มีความขยันและมีความอดทน เวลา ลงตรวจพื้นที่ต่างๆ แดดจะร้อนยังไง น้องป๊อปไม่เคยบ่นเลย ชาว สนข. และทีมงานวารสารฯ ขอชมเชยครับ นอกจากนี้ น้องป๊อปยังมีดีกรีปริญญาโท การวางแผนภาคและเมือง จากจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยอีกด้วยนะครับ

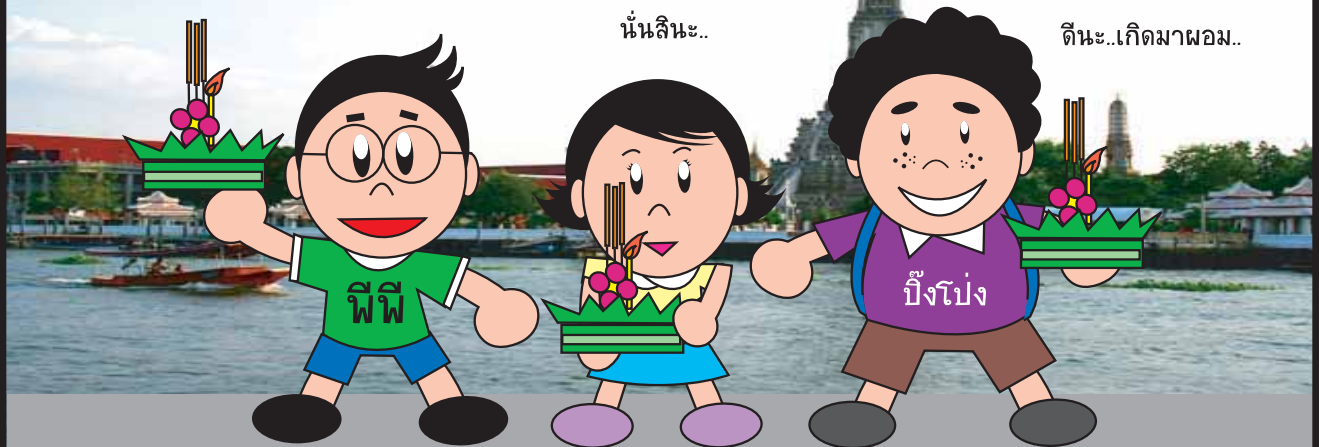


นายปิยะศักดิ์ ปาลกะวงศ์
เจ้าหน้าที่พัสดุ

ไม่ว่าจะกระดาศหหมด หมักปรินต์ไม่มี แผ่นซีดีไม่พอ และอะไรๆ อีกหลายอย่าง ที่เกี่ยวกับอุปกรณ์สำนักงาน สามารถขอความช่วยเหลือได้ที่นายปิยะศักดิ์ หรือ “น้องหมู” สำนัก/กอง/ศูนย์ ไหนขาดเหลืออะไรโทรลงมามาหาน้องหมู เตี่ยวน้องหมูจัดให้ (ถ้ามีของให้เบิก นะครับ) น้องหมูเป็นคนมีน้ำใจ ขยันขันแข็งทำงาน ไม่ว่าใครจะโทรมาเบิกของอะไร น้องหมูไม่เคยบ่น แต่ทีมงานวารสารฯ ขอเตือนสาว ๆ สนข. ไว้ นะครับ เวลาไปเบิกของกับน้องหมู อย่าเข้าใกล้เกินระยะ 1 เมตร นะครับ เตี่ยวจะไม่ได้ของแต่ได้ค้อนวงใหญ่จากน้องเอ สบก. (ภรรยา) ฮ่าฮ่า (ของเค้าแรงจริง ๆ)

การ์ตูนรณรงค์บนล่องเรือและจราจร ตอน...ลอยกระทงมหาสนุก

ลอยกระทงปีนี้คนเยอะจริงๆเลย...ฉะนั้นทุกคนต้องระวังเวลาไปลอยกระทงตามโป๊ะท่าเรือ หรือริมแม่น้ำนะครับเพราะคนเยอะ อาจเบียดกันทำให้ตกน้ำได้...และที่สำคัญไม่ควรลงไปบนโป๊ะเรือที่มีคนหนาแน่นเกินไปเพราะอาจจะทำให้โป๊ะล่มได้ เพราะมีน้ำหนักมากเกินไปครับ...



อ้อแล้วอีกเรื่องหนึ่งอันนี้ก็สำคัญไม่แพ้กันเลยนะ...พวกเราควรใช้วัสดุที่ทำมาจากธรรมชาติมาทำเป็นกระทงด้วยนะครับ เพื่อช่วยกันรักษาสสิ่งแวดล้อม..เราจะได้มีแม่น้ำที่สวยงามและสะอาดอยู่คู่กับเราไปนานๆครับ



โดย : จุบแจง



ทุกนาที...
นักใจดีเพื่อคุณภาพของผู้อื่น

ศูนย์บูรณาการข้อมูล
ด้านการจราจรและขนส่งอัจฉริยะ



ก่อนการเดินทาง สามารถตรวจสอบสภาพการจราจรได้ที่
“ศูนย์บริการข้อมูลด้านการจราจรและขนส่งอัจฉริยะ”

<http://www.trafinfo.net> และทางโทรศัพท์เคลื่อนที่ <http://m.trafinfo.net>