



น้อมรำลึก ๙ แนวพระราชดำริ 'คมนาคม'

วัน

ที่ 13 ตุลาคม 2559 บันทึกประวัติศาสตร์แห่งความโศกเศร้าของคนไทย พระมิ่งขวัญของปวงชนชาวไทยเสด็จสวรรคต ตลอดระยะเวลา 70 ปีแห่งการครองราชย์

พระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช บรมนาถบพิตร ทรงทุ่มเทพระวรกาย ทรงใช้ความรู้ความสามารถของพระองค์ นำความเปลี่ยนแปลงของประเทศไทยไปสู่ความเจริญมากมายหลายด้าน

น้อมรำลึกแนวพระราชดำริด้านคมนาคม ทุกวันนี้ถนนหนทางสะดวกสบายขึ้น ไม่ว่าพื้นที่นั้นจะทุรกันดารเพียงใดเมื่อพระองค์เสด็จพระราชดำเนินไป ความยากจน แห้งแล้งเบาบางลง ขณะเดียวกันกรุงเทพมหานคร แม้จะเป็นเมืองหลวง แต่ผู้คนต้องเผชิญกับปัญหาการจราจรที่บั่นทอนคุณภาพชีวิตความเป็นอยู่ พระองค์พระราชทานแนวพระราชดำรินำปัญหาที่คล้ายคลึง





1. ทุกรัฐบาลมีขงไพร่จำแผ่นดินสัดไขไป

รดพระที่มั่งคืดหล่มเมื่อปีพ.ศ.2495 ในพื้นที่ ด.หัวยมงคล อ.หัวหิน จ.ประจวบคีรีขันธ์ สะท้อนภาพความทุรกันดารในสมัยนั้น ถนนหนทางที่ไม่สะดวก ทำให้ประชาชนต้องใช้เกวียนขนส่งพืชผลทางการเกษตรออกมาถนน โดยใช้เวลาเดินทางถึง 2 วัน 2 คืน ทำให้พืชผลทางการเกษตรบางส่วนเน่าเสีย

ก่อนเสด็จฯ กลับ ได้รับสั่งถามถึงปัญหาของหมู่บ้าน และทรงทราบว่สิ่งทีชาวบ้านหัวยมงคลต้องการมากที่สุดคือ “ถนน”

“เราเข้าไปนั้น เพิ่งปี 2495 หรือ 2496 เพิ่งได้รถบดโดเซอร์ แล้วเอารถไปให้ค่ายเรศวรได้สร้างถนนไปเข้าไปถึงหัวยมงคล ซึ่งเดี๋ยวนีหัวยมงคลเรื่องเล็ก 20 นาทีถึง” พระราชดำรัสย้อนหลังตอนหนึ่ง

นับจากการเสด็จฯ เข้ามราชูร์ในครั้งนั้น ต่อมาในปี พ.ศ. 2498 ได้เสด็จฯ ไปทรงเยี่ยมราษฎรโดยรถไฟ เริ่มตั้งแต่ในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ และพ.ศ. 2501 ได้เสด็จฯ ไปยังภาคเหนือ และพ.ศ. 2502 เสด็จฯ ไปยังภาคใต้

หลังจากได้ทอดพระเนตรถึงความเป็นอยู่ของชาวบ้าน ได้มีกัแนวพระราชดำริลงไปช่วยใหชีวิตความเป็นอยู่ของพลานิกกรดีขึ้น จนเป็นปฐมบทของโครงการพระราชดำริมากมาย เริ่มจากปี 2505 พระราชทานอ่างเก็บน้ำเขาเต่า ปีพ.ศ.2512 เสด็จฯเยี่ยมชาวไทยภูเขา จนเป็นที่มาของ โครงการหลวง และในปีเดียวกันได้ทดลองทำฝนเทียมในพื้นที่อุทยานแห่งชาติเขาใหญ่

2. คู่ขนานลอยฟ้า เพิ่มพื้นที่ถนนหยุดปัญหาวนด้น

ระหว่างปีพ.ศ. 2534-2538 ครั้ง สมเด็จพระศรีนครินทราบรมราชชนนี ทรงประชวร ในหลวงรัชกาลที่ 9 ทอดพระเนตรจากชั้นบนสุดของโรงพยาบาลศิริราช ทอดพระเนตรปริมาณรถจากฝั่งพระนครจำนวนมากรอขึ้นสะพานสมเด็จพระปิ่นเกล้าเพื่อออกนอกเมืองไปตามถนนบรมราชชนนี ส่งผลให้รถติดตลอดถนนราชดำเนินไปจนถึงถนนหลานหลวง

ทรงร่างแผนผังลายพระหัตถ์การแก้ไขปัญหจากรถพระราชทานไปยังกรุงเทพมหานคร (กทม.) ต่อมาจึงเกิด โครงการพระราชดำริทางคู่ขนานลอยฟ้าถนนบรมราชชนนี ทรงพิจารณาแล้วว่า การก่อสร้างถนนเพื่อคู่ขนานกับถนนบรมราชชนนีในแนวระนาบนั้นไม่สามารถทำได้ เพราะมีอาคารก่อสร้างชิดผิวจราจรทั้งสองฟากถนน หากเวนคืนจะ ทำให้ประชาชนเดือดร้อน

3. สพานพระราม 8

โครงการพระราชดำริทางคู่ขนานลอยฟ้าถนนบรมราชชนนี ทำให้การจราจรคล่องตัว แต่กลับเกิดปัญหา “คอขวด” บริเวณสะพานสมเด็จพระปิ่นเกล้า เนื่องจากทางคู่ขนานลอยฟ้าถนนบรมราชชนนีและบนพื้นราบมีช่องจราจรรวม 10 ช่องทาง แต่ในทางกลับกันถนนราชดำเนินมีช่องจราจรถึง 12 ช่องทาง เมื่อเข้าสู่บริเวณสะพานสมเด็จพระปิ่นเกล้าจะถูกบีบให้เหลือเพียง 6 ช่องจราจร ทำให้รถติดตั้งแต่ เขิงสะพานสมเด็จพระปิ่นเกล้าฝั่งธนบุรีต่อเนื่องไปจนถึงถนนราชดำเนิน และยาวไปถึงเกาะรัตนโกสินทร์ ในหลวงรัชกาลที่ 9 จึงทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯให้สร้างสะพานข้ามแม่น้ำ



เจ้าพระยาแห่งใหม่เชื่อมต่อจากทางคู่ขนานลอยฟ้า บริเวณแยก อรุณอมรินทร์ ผ่านถนนอรุณอมรินทร์ ข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาเข้าสู่ฝั่ง พระนครโดยไม่ต้องฝ่าการจราจรบนถนนราชดำเนิน และได้พระราชทาน นามว่า “สะพานพระราม 8”

4. ถนนย้อนเกล็ดพระราม 9

โครงการพระราชดำริเพื่อแก้ปัญหาจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร เป็นไปตามความเหมาะสมของพื้นที่ มีทั้งก่อสร้างถนนใหม่ เพื่อใช้เป็นเส้นทางลัด หรือการขยายช่องทางจราจร เพื่อเพิ่มผิวจราจรมากขึ้น ตลอดจน ก่อสร้างถนนเพิ่มในลักษณะคู่ขนานกับแนวถนนเดิม ดังเช่นโครงการ ก่อสร้างถนนคู่ขนานกับแนวถนนพระราม 9 หรือที่ทรงเรียกว่า “ถนนคู่ ขนานย้อนเกล็ด” นอกจากจะเพิ่มพื้นที่ช่องทางจราจรแล้ว ยังทรงแนะนำ วิธีการจัดระบบการจราจร เพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรโดยให้มีการเดินรถ ย้อนกับแนวถนนเดิม ซึ่งช่วยบรรเทาปัญหาจราจร

“เราก็เกิดคิดอะไรอย่างหนึ่ง คือโดยมากเขาทำถนน แล้วก็มีการ ขนทานเขาเรียกคู่ขนานย้อนเกล็ด หมายความว่าความที่ยุ่งๆ นั้นนะ แทนที่ จะเล่น ๆ ไปมาถนนพระราม 9 แล้วอยากเข้าเมืองมาจากทางเหนือ แล้วก็ลงมา อยากเข้าเมืองต้องเลี้ยวซ้าย เลี้ยวขวาเข้าเมืองไม่ได้ ต้องเลี้ยวซ้าย ไปไหน ไปตั้งสองสามกิโลเมตร แล้วไปทำยูเทิร์น ยูเทิร์น นั่นจะทำให้จราจร คับคั่ง ก็เลยทำคู่ขนานย้อนเกล็ดให้เขาเลี้ยวขวาได้ ย้อนเกล็ดกับคนที่ออกไป” พระราชดำรัสให้คณะเอกอัครราชทูตและกงสุลใหญ่ของประเทศไทย เมื่อวันที่ 17 ส.ค.2538

5. ทางลัดเพื่อรถไหลเวียน

“ถนนที่แน่นอนที่สุดคือถนน นำเสด็จโกลน ถนนชื่อถนนพระราม ๕ เรา คือ พระราม ๕ ก็แยก พระราม ๕ มีแฟนมาก เมื่อมีแฟนมากถนนก็เต็ม แล้ว เราก็แก้ไข” พระราชกระแสรับสั่ง พ.ศ. 2538 ในหลวงรัชกาลที่ 9 มีพระ ราชดำริในการสร้างถนนให้รถสามารถไหลเวียนได้ทุกทิศทาง โดยใช้ “ทาง ลัด” โครงการอันเนื่องมาจากพระราชดำริบริเวณถนนพระราม 9 ได้สร้างเส้น ทางลัดเชื่อมต่อระหว่างถนนพระราม 9 กับถนนโดยรอบอีก 4 เส้นทาง คือ ถนนเทียมร่วมมิตร ถนนประชาอุทิศ ถนนเพชรบุรีตัดใหม่ และถนนคู่ขนาน ชั่วคราวฝั่งทิศเหนือและทิศใต้ขนานกับแนวถนนพระราม 9 ทำให้การจราจร บริเวณถนนพระราม 9 คล่องตัวมากขึ้น รถในชุมชนวิ่งลัดออกสู่ถนนต่างๆ โดยรอบได้ตั้งแต่ถนนลาดพร้าว รัชดาภิเษก ถนนรามคำแหง ถนน เทียมร่วมมิตร ถนนพระราม 9 ไปจนถึงถนนประดิษฐ์มนูธรรม

6. “ถนนวงแหวนเร่งรถทุกทิศ”

ในหลวงรัชกาลที่ 9 มีพระราชดำริว่า การแก้ไขปัญหาจราจรของ กรุงเทพมหานครจากแก้เป็นจุด ๆ เพื่อการคลี่คลายเฉพาะหน้าแล้วจำเป็นต้อง ทำในลักษณะโครงข่ายขนาดใหญ่เชื่อมเส้นทางย่อย ๆ เข้าด้วยกัน “ถนน

วงแหวนรัชดาภิเษก”คือ โครงการแรกที่พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวได้พระราชทานแนวคิดในการก่อสร้าง สืบเนื่องเมื่อปี 2514 เมื่อทางราชการ

จะจัดสร้างพระบรมราชานุสาวรีย์ น้อมเกล้าฯถวายเพื่อเป็น “ของขวัญ” ในโอกาสทรงครองสิริราชสมบัติครบ 25 ปี แต่ในหลวงรัชกาลที่ 9 มีพระราชประสงค์ให้สร้างถนนเพิ่มขึ้นเพื่อแก้ปัญหาจราจรพระราชทานให้แก่ประชาชนเป็น “ของขวัญ” แทน อย่างไรก็ตามโครงการนี้ได้จุดประกายในการสร้างถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพฯ รอบที่ 2 หรือถนนกาญจนาภิเษก ทั้งฝั่งตะวันออก ตก และใต้ในเวลาต่อมา

7. “สะพานลอยรัชดา”พระราชดำริส่วนพระองค์

จากอดีตจนถึงปัจจุบันถนนรัชดา ตรงศาลอาญา ศาลแพ่ง มักเกิดอุบัติเหตุอยู่เนือง ๆ ด้วยสภาพโครงสร้างวิศวกรรมที่ต้องออกแบบให้ถนนโค้ง ดังนั้นผู้ขับขี่ต้องชะลอความเร็วลง ปัจจุบันมีป้ายคำเตือนและการออกแบบพื้นถนนเพื่อให้ใช้ความเร็วต่ำ ถนนรัชดานับเป็นแนวถนนวงแหวนรอบใน กทม.ได้ก่อสร้างสะพานลอยต่างระดับ สะพานข้ามทางแยกรัชโยธิน และสะพานข้ามแยกริมบริเวณรัชดาภิเษก ติดกับถนนลาดพร้าว แต่บริเวณนี้มีส่วนราชการหลายแห่ง มีประชาชนข้ามถนนบริเวณนี้จำนวนมาก ทำให้เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง ในหลวงรัชกาลที่ 9 ได้พระราชทานพระราชทรัพย์ส่วนพระองค์ในการก่อสร้างถึง 3 ลานบาท และกม.ใช้งบเพิ่มเติม 4.187 ล้านบาท

8. ถนนวงแหวนอุตสาหกรรม

โครงการพระราชดำริที่พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯให้ก่อสร้างขึ้นปี พ.ศ.2538 ให้เป็นโครงข่ายถนนรองรับการลำเลียงสินค้าจากท่าเรือกรุงเทพฯต่อเนื่องไปจนถึงพื้นที่อุตสาหกรรม จ.สมุทรปราการ ช่วยให้การบรรทุกไม่ต้องแล่นเข้าเมืองอันเป็นสาเหตุของปัญหาจราจร โดยกรมทางหลวงชนบท (ทช.) รับผิดชอบโครงการนี้

บริเวณจุดข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา กรมทางหลวงชนบท ได้สร้างสะพานภูมิพลเชื่อมการเดินทางระหว่างกรุงเทพฯและ จ.สมุทรปราการ เพราะเดิมทีจุดนี้ต้องใช้บริการแพขนานยนต์ในการนำรถยนต์ข้ามฝั่ง พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯพระราชทานชื่อสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาด้านทิศเหนือเชื่อมกรุงเทพฯกับ จ.สมุทรปราการว่า “สะพานภูมิพล 1” ส่วนด้านทิศใต้เชื่อม

อ.พระประแดง กับ ต.ลำโรงใต้ ได้รับพระราชทานชื่อว่า “สะพานภูมิพล 2”

ประสิทธิผลของถนนวงแหวนอุตสาหกรรมนอกจากช่วย “ตัดทาง” แล้วยังมีส่วน “ช่วยตัดน้ำ” ด้วยการขุดลอกคลองลัดโพธิ์ เพื่อย่นระยะทางการไหลของน้ำลงสู่ทะเล ช่วยให้แม่น้ำเจ้าพระยาไหลลงทะเลได้สะดวกขึ้น ย่นระยะทางน้ำสู่ปากอ่าวไทยจากระยะทางประมาณ 18 กม. เหลือ 600 เมตรเท่านี้การระบายน้ำที่รวดเร็วขึ้นช่วยบรรเทาปัญหาน้ำท่วมกรุงเทพฯและปริมณฑล

9. โครงการตำรวจจราจรพระราชดำริ

ปัญหาการจราจรติดขัดจนถึงขั้นวิกฤติในกรุงเทพฯ กรณีมีอุบัติเหตุบนท้องถนน หรือฝนตกต่าง ๆ นานา ในหลวงรัชกาลที่ 9 มีพระราชดำริให้ตั้ง โครงการตำรวจจราจรพระราชดำริ จัดรถจักรยานยนต์เคลื่อนที่เร็ว คอยอำนวยความสะดวกสำหรับการเดินทางของผู้เจ็บป่วยไปส่งโรงพยาบาล โดยให้ประสานความร่วมมือระหว่างศูนย์วิทยุตำรวจทุกกอง รับข้อมูลจากประชาชนทั้งส่วนของสวพ.91 และ จส.100

“แนวพระราชดำรินี้เป็นสิ่งที่ดีที่ตัวเองไม่คิดมาก่อน พระองค์ทรงให้ความสำคัญโดยทรงมีพระราชดำริว่า สิ่งนี้สำคัญมากเพราะเป็นการช่วยเหลือเพื่อนมนุษย์ด้วยกัน” พล.ต.อ.จำลอง เอี่ยมแจ้งพันธุ์ ผู้อำนวยการโครงการแก้ปัญหาจราจรตามแนวพระราชดำริ กล่าวไว้ในหนังสือ ๕ ธันวาคมหาราช โครงการพระราชดำริการจราจร

แนวพระราชดำรินี้ดำเนินการเดินทางคมนาคม ทรงเปี่ยมด้วยพระอัจฉริยภาพ สร้างคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้นให้กับคนไทยจนถึงทุกวันนี้ตราบยาวนานตลอดไป.

ทีมข่าวนวัตกรรมขนส่ง

สพฉ.แจงวิศวะดับการรายการทีวี

กรณีนายนิวัฒน์ สุรโชติเกรียงไกร วิศวกรโยธาชำนาญการพิเศษ กรมทางหลวงหมดสติขณะร่วมรายการสถานีไทยพีบีเอสก่อนเสียชีวิตที่โรงพยาบาลเมื่อวันที่ 10 ตุลาคมนั้น ร.อ.นพ.อัจริยะ แพทย์มา เลขาธิการสถาบันการแพทย์ฉุกเฉินแห่งชาติ (สพฉ.) กล่าวว่าหากประเมินจากเหตุการณ์คิดว่าภาวะอาการป่วยที่เกิดขึ้นน่าจะมาจากภาวะทางหัวใจที่ทำงานผิดปกติ ทำให้เกิดการเสียชีวิตได้ค่อนข้างเร็ว โดยธรรมชาติมนุษย์มีอัตราการเต้นของหัวใจ 60-100 ครั้งต่อนาที ถ้ามีเหตุการณ์ทำให้การเต้นของหัวใจผิดปกติ อาทิ หลอดเลือดหัวใจตีบหรือตัน ช่วงแรกๆ จะมีอาการเจ็บแน่นหน้าอกหรือมีอาการใจสั่น หากเป็นไม่รุนแรงจะมีเวลาในการบอกคนข้างๆ ให้พา

ไปหาหมอ แต่ถ้ารุนแรงหรือเลือดไปอุดตันที่เส้นเลือดใหญ่ของหัวใจ จะเกิดขึ้นเฉียบพลันทำให้เกิดภาวะที่ทำให้หัวใจล้มเหลวและจะทำให้สมองขาดเลือดก็จะทำให้เกิดอาการหมดสติ

“ตั้งแต่ปี พ.ศ.2560 จนถึงปัจจุบัน สถาบันการแพทย์ฉุกเฉินแห่งชาติได้นำส่งผู้ป่วยไปแล้วมากถึง 305,313 ราย ดังนั้น เมื่อเห็นผู้ป่วยด้วยอาการของโรคหัวใจหรือผู้ป่วยที่มีอาการภาวะหัวใจขาดเลือดเราต้องช่วยให้เร็วที่สุด ขาดออกซิเจนได้ไม่เกิน 4 นาที ต้องได้รับการช่วยเหลือหรือการปฐมพยาบาลเบื้องต้น เมื่อพบคนหมดสติให้ประเมินด้วยการปลุกเรียกและดูการหายใจ หากหมดสติไม่หายใจให้โทรสายด่วน 1669” ร.อ.นพ.อัจริยะกล่าว

เปิดใช้ก.ค.63ตลอดสาย 196กม. 255บาทใช้เวลาชั่วโมงครึ่ง

บางปะอิน-โคราชคืบ50%

นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์ รักษา
ราชการแทน(รรท.)อธิบดีกรมทางหลวง
(ทล.) เปิดเผยว่า โครงการก่อสร้างทาง
หลวงพิเศษระหว่างเมืองหรือมอเตอร์เวย์
สายบางปะอิน-นครราชสีมา (โคราช)
หรือ มอเตอร์เวย์หมายเลข 6 ระยะทาง
196 กม. งบประมาณก่อสร้าง 76,600
ล้านบาท ทั้งหมด 40 ตอน ล่าสุดถึง
เดือน ต.ค. 61 ได้ผลงานแล้ว 50.2%
เร็วกว่าแผนงานก่อสร้างที่กำหนดไว้คือ
49.6% คาดว่าจะแล้วเสร็จภายใน
เดือนก.ค.63 สำหรับ งานระบบและการ
บำรุงรักษาที่จะเปิดให้ เอกชนร่วม
ลงทุน(พีพีพี)จะประกาศเชิญ ชวน
เอกชนเป็นครั้งที่ 2 ในเดือนพ.ย.นี้ หลัง
จากยกเลิกการประกาศเชิญชวนในครั้ง
แรกไป

นายบัญชา บำรุงกิจ ผู้อำนวยการ
สำนักก่อสร้างสะพานทล.ซึ่งควบคุมดูแล
การก่อสร้างงานโยธา กล่าวว่า เมื่อวันที่
6 ต.ค.ที่ผ่านมา นายอาคม เติมพิทยาไพ
สิฐุรรมว.คมนาคมได้ลงพื้นที่ตรวจติดตาม
โครงการก่อสร้างบริเวณ ตอน 22 กม.
86+000.000 - กม. 102+000.000 หน้า
วัดพระขาว จ.นครราชสีมา ซึ่งคืบหน้า
23.6% และตอนที่25 ช่วง กม.115+000
-กม.126+475 คืบหน้า 48.88% สำหรับ
ภาพรวมทั้งโครงการ 40 สัญญาถือว่า
น่าพอใจเพราะเร็วกว่าแผนงานยังมีบาง
สัญญาล่าช้าเนื่องจากเข้าพื้นที่ล่าช้า

จากปัญหาเรื่องกรรมสิทธิ์ที่ดินพื้นที่อุตสาหกรรมงานล่าช้าไป 5-6 เดือนได้แก่
ตอนที่ 1 กม. 0+000.000-7+332.494
ตามแผนงานต้อง 27.015% ขณะนี้ได้
11.037% ช้า 15.97% ตอนที่ 2 กม.
0+000.000 - 5+470.673 ตามแผน
25.4% ได้ 9% ช้า 16.3% เพราะผ่าน
พื้นที่ชลประทานต้องเสนอแบบให้อนุมัติ
แต่เข้าพื้นที่หมดแล้วเหลือแค่เร่งรัด
งาน

สำหรับโครงการมอเตอร์เวย์บางปะ
อิน- นครราชสีมาถือเป็นมอเตอร์เวย์สาย
แรกของประเทศไทยที่เป็นทางยกระดับ
ช่วงผ่านพื้นที่ป่า 18 กม. มีทางต่างระ
ดับมากถึง 10 แห่งทางแยกต่างระดับบาง
ปะอิน 1, ทางแยกต่างระดับบางปะอิน
2, ทางแยกต่างระดับวังน้อย, ทางแยก
ต่างระดับหินกอง, ทางแยกต่างระดับ
สระบุรี, ทางแยกต่างระดับแก่งคอย,
ทางแยกต่างระดับมวกเหล็ก, ทางแยก
ต่างระดับปากช่อง, ทางแยกต่างระดับ
สีคิ้ว, ทางแยกต่างระดับนครราชสีมาที่
เชื่อมถนนกาญจนาภิเษกฝั่งตะวันตก
และฝั่งตะวันออก ที่ กม. 55 จะรับ รถ
จากโครงข่ายทางหลวงทุกทิศทางคาด
ว่าจะเปิดให้ บริการในปี 63 ค่าบริการ
กม. แรก 10 บาท จากนั้นคิด กม. ละ
1.25 บาท ตลอดสาย 196 กม. ไม่เกิน
255 บาท ใช้เวลาเดินทาง 1 ชม. 27
นาที