



ความเร็บนบนทางหลวง กำหนด'บางถนน-เฉพาะช่วง'

● **พรรณฎฎฎฎฎฎ**
กรุงเทพธุรกิจ

กรมทางหลวงเป็นหน่วยงานหลักที่จะต้องกำหนดความเร็วของการใช้รถใช้ถนนในการแก้ไข พ.ร.บ.จราจรทางบก พ.ศ.2522 เพื่อป้องกันและแก้ปัญหาอุบัติเหตุทางถนนที่ประเทศไทยติดอันดับโลก โดยหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจะได้ข้อสรุปร่วมกันไม่เกินต้นเดือน พ.ค. นี้

สุจิตน มั่งนิมิตร ผอ.สำนักอำนวยความปลอดภัย กรมทางหลวง(ทล.) ให้สัมภาษณ์ว่า ปัจจุบันการออกแบบถนนพัฒนาไปมาก กฎหมายความเร็วที่ระบุว่าในเมืองให้ใช้ความเร็วได้ 80 กม./ชั่วโมง นอกเมือง 90 กม./ชั่วโมง ประชาชนอาจรู้สึกขัดใจว่า ความจริงแล้วรถสามารถวิ่งได้สูงกว่านั้น แต่ในแง่วิศวกรรมเห็นด้วยว่าต้องปรับแก้กฎหมาย พ.ร.บ.จราจรทางบก เรื่องการกำหนดความเร็วที่ใช้นาน



สมัยก่อนทางหลวงของประเทศเราจะม่แค่ 2 ช่องการจราจร แต่ปัจจุบันม่ 4 ช่อง 6 ช่อง 8 ช่อง อีกลงยังมีถนนมอเตอร์เวย์ต่างๆ กฎหมายฉบับนี้คงต้องปรับเปลี่ยนว่า

ถนนแบบใดที่ใช้ความเร็วได้ ส่วนตัวเลขจะเท่าไร..เป็นเรื่องสำคัญ
ความเร็วทั่วไปที่จะกำหนดขึ้นหากแยกย่อยหลายเส้นทางมากเกินไป ประชาชน

Line ทาง

*** เทศกาลสงกรานต์ผ่านพ้น กลับเข้าโหมดปกติ หวังว่าทุกหน่วยงานจะให้ความสำคัญกับความปลอดภัยบนท้องถนน ทั้ง 365 วัน...พล.ท.สรรเสริญ แก้วกำเนิด โฆษกประจำสำนักนายกรัฐมนตรี บอกว่า พล.อ.ประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรี พอใจบรรยากาศสงกรานต์โดยรวมทั่วประเทศ เป็นไปด้วยดี ประชาชนให้ความสำคัญกับกิจกรรมที่ส่งเสริมวัฒนธรรมไทยมากขึ้นตามการรณรงค์ของภาครัฐและกระแสของ "อ้อเจ้า" *** รวมทั้งได้รับรายงานด้วยว่าสถิติการเกิดอาชญากรรม

ประมาณ *** พร้อมปรับบอร์ดชุดใหม่ อีก 8 คน ได้แก่ นายกวิน ทั้งสุพานิช นวาท อากาศเอกธนากร พีระพันธุ์ นายพร อนันตศิลป์ น.ส.เพ็ญจันทร์ จริเกษม นายวรวิฒิ มาลา นายสุพจน์ เหล่าสุอาภา นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์ และนายอารีศักดิ์ เสถียรภาพ อยู่ยทธ์ *** ยังให้นายอานนท์เป็นบอร์ด แต่ท้ายคำสั่งที่ระบุว่า "ให้กรรมการชุดนี้คัดเลือกบุคคลใดบุคคลหนึ่งขึ้นมาทำหน้าที่รักษาการผู้ว่าการ รฟท. และแจ้ง คสช. และ กรม. รับทราบด้วย"...ชวนให้คิดไปไกล...ปะหม้า รักษาการผู้ว่าการรถไฟ "อานนท์" ต้องถามให้หายสงสัย ??...เจ้าตัวบอก "ตอนนี้ยังเป็น รักษาการอยู่จนถึงการประชุมบอร์ดนัดหน้า ในอีกไม่กี่วันก็ จะต้องดูอีกครั้งว่า บอร์ดจะเลือกใครมาเป็น รักษาการผู้ว่าการต่อไป" *** ว่ากันว่า



อานนท์



สุจิน

ก่อนหน้านี้ที่ คสช. ออกคำสั่งตั้งให้ นั่งเก้าอี้นี้ เพราะรองนายกรัฐมนตรี สมคิด จาตุศรีพิทักษ์ ดันมา ต้องรอดูว่าจะดันให้ นั่งต่ออีกด้วยการให้ บอร์ดชุดใหม่เลือก หรือว่าจะมีอะไรใน กอไม่มากกว่านี้!! ...

ลดลงกว่าปีที่ผ่าน ๆ มาเพราะมาตรการต่าง ๆ การเติมน้ำด้วยความสุภาพตามแบบประเพณีไทยไม่ใช่อุปกรณ์ที่รุนแรง และแต่งกายมิดชิด ...ไม่บอกเรื่องตัวเลขอุบัติเหตุ สงสัยยอดพุ่งกระชูด เลยไม่พูดดีกว่า พูดแต่เรื่องดี ๆ อ้อ *** คณะรักษาความสงบแห่งชาติ(คสช.) แก้ไขคำสั่งเพื่อแก้ปัญหาการบริหาร งานของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ด้วยการตั้ง นายกุลิศ สมบัติศิริ อธิบดีกรมศุลกากร นั่งประธานบอร์ดแทน นายวรวิทย์ จำปรัตน์ อดีตประธานกรรมการและกรรมการ บมจ. หนาकारกรุงไทย และอดีต ผอ.สำนักงบ

ต้องตามส่องกันต่อไป *** ถูกถล่มว่าทำภาษาไทยวิบัติบนทางหลวง ล่าสุด สุจิน มั่งนิมิตร ผอ. สำนักอำนวยการความปลอดภัย กรมทางหลวง(ทล.) อัดเตทว่า โละระเบียบเก่าออก พร้อมเขียนสัญญาฉบับบนพื้นทางใหม่ในบรรทัดเดียว "โรงเรียน" ไม่เขียนเรียงทีละคำงานมีคนอ่านเพี้ยนเป็น "เรียน-โรง" อ้อแล้ว ขกฉายา "ผอ.สุจิน...รุ่นปิดตำนาน" ...ให้ณะคะ ผอ.ขา.....ปรบมือรัว ๆ คำ ***



transport@dailynews.co.th



ญี่ปุ่นใช้45ปีแก้อุบัติเหตุทางถนน ● ให้กำลังใจไทยอย่าหมดหวัง

นายสุจิน มั่งนิมิตร ผู้อำนวยการสำนัก
อำนวยความสะดวก กรมทางหลวง (ทล.)
เปิดเผยว่า สัปดาห์ที่ผ่านมาได้ไปประชุมความ
ร่วมมือด้านความปลอดภัยทางถนนกับคณะ
ผู้เชี่ยวชาญกระทรวงที่ดิน โครงสร้างพื้นฐาน
การขนส่ง และท่องเที่ยวแห่งญี่ปุ่น (MLIT)
หรือ เอ็มลิท ที่ประเทศญี่ปุ่น ตามความร่วมมือ
ระหว่างเอ็มลิทกับกระทรวงคมนาคมในการ

แก้ไขปัญหาคอขวดบนท้องถนนในประเทศไทย ที่เอ็มลิท
ส่งผู้เชี่ยวชาญมาช่วยวิเคราะห์และแก้ไขปัญหาคอขวดบน
ทางหลวงของ ทล.และถนนในความรับผิดชอบของกรมทางหลวง
ชนบท (ทช.)

นายสุจิน กล่าวต่อว่า ในการหารือทางเอ็มลิทเห็นว่า
ประเทศไทยมีระบบถนนที่ดีมาก ดีกว่าญี่ปุ่น ซึ่งถนนในญี่ปุ่นถ้า
ไม่ใช่ทางด่วนแล้วส่วนใหญ่
จะมีขนาดแค่ 2 ช่องจราจร
ไปกลับ ยกเว้นในเมืองหรือ
ชุมชนที่จะมีบ้างที่มีหลาย
ช่องจราจร แต่ถนนของ
เมืองไทยกว้างและมีหลาย
ช่องจราจร ทำให้ใช้ความเร็ว
ได้สูงซึ่งเป็นสาเหตุให้เกิด
อุบัติเหตุได้ ทางญี่ปุ่นมองว่า
ปัญหาการเกิดอุบัติเหตุใน
ประเทศไทยมีส่วนเกี่ยวข้องกับ



หลายด้าน ส่วนหนึ่งเกิดจากคน ซึ่งประเทศญี่ปุ่นต้องใช้เวลานาน
ในการปรับพฤติกรรมคน ในปี ค.ศ. 1970 (พ.ศ. 2513) ประเทศ
ญี่ปุ่นก็มีสถิติอุบัติเหตุสูงมาก มีผู้เสียชีวิตในปีนั้นถึง 16,765 คน
พฤติกรรมของคนในขณะนั้นก็ไม่ต่างจากประเทศไทยนัก

รัฐบาลญี่ปุ่นได้เห็นถึงปัญหาจึงให้ความสำคัญใน
เรื่องความปลอดภัยทางถนน โดยออกกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับ
ความปลอดภัยเป็นจำนวนมาก เช่นการสวมหมวกนิรภัย
การใช้เข็มขัดนิรภัย และการควบคุมปริมาณแอลกอฮอล์
สำหรับผู้ขับขี่ และเพิ่มบทลงโทษและบังคับใช้กฎหมาย
อย่างจริงจัง

นอกจากนี้ยังเพิ่มการรณรงค์ให้ความรู้กับประชาชน
และบรรจุการเรียนรู้ในด้านการใช้ถนนอย่างปลอดภัยใน
หลักสูตรการศึกษา ญี่ปุ่นใช้เวลามากกว่า 40 ปี ในการลด
อุบัติเหตุทางถนนจากปี 2513 จนในปี ค.ศ. 2014 (พ.ศ.
2557) การเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรลดลงเหลือ 4,113
คน กับคำถามว่าประเทศไทยจะแก้ได้ไหม เอ็มลิทมองว่า
แก้ได้ แต่ต้องใช้เวลาและคงใช้เวลาไม่น้อยกว่าญี่ปุ่น เพราะ
ประเทศไทยสามารถเรียนรู้จากบทเรียนต่าง ๆ ที่ญี่ปุ่นดำเนินการ
มาแล้ว เลือกว่าที่ประสบผลสำเร็จ จะทำให้เวลาสั้นลง
ส่วนที่ยากคือเรื่องพฤติกรรมที่ต้องใช้เวลา และอาจเริ่มด้วย
การบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจัง

นายสุจิน ยังกล่าวต่อว่า วิธีการแก้ปัญหาคอขวด
ในประเทศญี่ปุ่นนั้น จากแนวโน้มที่เกิดขึ้นอย่างรุนแรงใน
ปี 2513 ที่มีผู้เสียชีวิตถึง 16,765 คนรัฐบาลญี่ปุ่นได้ประกาศเป็น
สงครามการจราจร (Traffic War) นำมาซึ่งการออกกฎระเบียบ

คาดการณ์ปริมาณรถยนต์กลับบ้าน 'สงกรานต์'

ขาออก	คาดการณ์ สงกรานต์ ๒๕๖๑	๑๑ เม.ย.	๑๒ เม.ย.	๑๓ เม.ย.	๑๔ เม.ย.	๑๕ เม.ย.	๑๖ เม.ย.	๑๗ เม.ย.	เฉลี่ย (คัน/วัน)
รวม	๔,๑๙๓,๑๑๐	๖๙๗,๔๙๗	๗๗๑,๘๓๒	๖๖๔,๓๓๑	๕๑๔,๕๕๖	๔๘๐,๑๓๖	๔๘๓,๒๕๗	๕๘๑,๕๐๑	๕๙๙,๐๑๖
ภาคเหนือ	๘๙๙,๒๖๓	๑๖๐,๗๖๘	๑๙๕,๕๕๙	๑๖๒,๙๗๙	๑๐๖,๒๗๕	๘๘,๓๕๒	๘๒,๐๒๐	๑๐๓,๓๐๙	๑๒๘,๔๖๖
ภาคอีสาน	๕๘๐,๒๓๗	๑๐๙,๕๙๙	๑๒๗,๘๖๔	๑๐๖,๐๓๖	๖๖,๕๗๒	๕๔,๒๓๗	๕๑,๑๐๒	๖๔,๘๒๘	๘๒,๘๙๑
ภาคตะวันออก	๑,๘๔๗,๑๕๔	๒๘๙,๒๖๘	๒๙๔,๖๖๔	๒๕๒,๔๓๕	๒๒๑,๑๐๐	๒๒๒,๘๖๖	๒๕๕,๐๗๔	๓๐๔,๗๗๗	๒๖๓,๘๗๙
ภาคใต้	๖๑๘,๓๙๔	๙๘,๐๒๗	๑๑๐,๖๒๕	๑๐๓,๙๘๕	๘๗,๐๒๐	๗๖,๖๐๗	๖๖,๑๕๙	๗๕,๙๗๓	๘๘,๓๔๒
ภาคตะวันตก	๒๔๘,๐๖๒	๓๙,๘๓๕	๔๓,๑๒๐	๓๘,๘๖๖	๓๓,๕๙๐	๓๑,๐๗๔	๒๘,๙๐๒	๓๒,๖๔๔	๓๕,๔๓๗

ขาเข้า	คาดการณ์ สงกรานต์ ๒๕๖๑	๑๑ เม.ย.	๑๒ เม.ย.	๑๓ เม.ย.	๑๔ เม.ย.	๑๕ เม.ย.	๑๖ เม.ย.	๑๗ เม.ย.	เฉลี่ย (คัน/วัน)
รวม	๔,๐๗๑,๗๒๕	๕๕๕,๓๘๔	๕๕๒,๖๐๗	๔๕๓,๔๘๒	๕๐๕,๙๒๕	๖๓๕,๙๒๔	๖๗๙,๒๙๒	๖๘๙,๑๑๑	๕๘๑,๖๗๕
ภาคเหนือ	๙๐๖,๒๑๘	๑๐๓,๐๒๑	๑๐๐,๒๑๕	๘๙,๘๗๑	๑๑๒,๙๓๕	๑๖๐,๖๘๖	๑๗๐,๕๗๑	๑๖๘,๙๒๑	๑๒๙,๔๖๐
ภาคอีสาน	๖๒๒,๕๖๔	๖๕,๙๒๐	๖๕,๔๖๖	๕๕,๗๗๐	๗๑,๗๙๘	๑๐๓,๖๕๘	๑๓๖,๓๐๗	๑๒๔,๖๔๕	๘๘,๙๓๘
ภาคตะวันออก	๑,๘๕๒,๒๗๒	๓๐๓,๒๙๖	๓๐๗,๕๐๘	๒๓๓,๔๗๗	๒๒๒,๔๐๕	๒๔๗,๐๕๘	๒๕๓,๒๘๒	๒๘๕,๒๖๖	๒๖๔,๖๑๐
ภาคใต้	๕๓๔,๓๖๒	๖๔,๒๔๔	๖๐,๖๔๕	๕๘,๕๐๕	๗๖,๐๒๔	๙๖,๔๘๕	๙๓,๐๔๓	๘๕,๔๑๗	๗๖,๓๓๗
ภาคตะวันตก	๑๕๖,๓๐๙	๑๘,๙๐๔	๑๘,๗๗๓	๑๖,๘๕๙	๒๒,๗๖๔	๒๘,๐๓๘	๒๖,๐๙๐	๒๔,๘๘๓	๒๒,๓๓๐

ต่าง ๆ และเพิ่มมาตรการต่าง ๆ ในการบังคับใช้กฎหมาย และเริ่มจัดทำแผนแม่บทด้านความปลอดภัยทางถนน เป็นแผน 5 ปี กำหนดโดยคณะกรรมการกลางมีนายกรัฐมนตรีเป็นประธาน

ปัจจุบันเป็นแผนฉบับที่ 10 มีหน่วยงานหลักดำเนินการด้านความปลอดภัยในการกำกับดูแล 3 หน่วยงาน คือ 1) MLIT ทำหน้าที่ดูแลนโยบายดำเนินการเกี่ยวกับองค์ประกอบความปลอดภัย ได้แก่ คน ถนน และรถ โดยรายละเอียดในขั้นปฏิบัติ

จะให้หน่วยงานที่รับผิดชอบนำไปดำเนินการต่อ 2) ตำรวจ มีหน้าที่ในการเก็บข้อมูลอุบัติเหตุ กำกับดูแลด้านการบังคับใช้กฎหมาย ส่งเสริมการลดปัญหาอุบัติเหตุทางถนน เช่น การให้ความรู้ด้านการใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย 3) สำนักนายกรัฐมนตรี มีหน้าที่รวบรวมและเผยแพร่ประชาสัมพันธ์การป้องกันอุบัติเหตุ

นอกจากนี้ประเทศญี่ปุ่นยังมีศูนย์วิจัยอุบัติเหตุที่เป็นหน่วยงานอิสระ ทำหน้าที่ในการวิเคราะห์สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุด้วย

นายสุจิน กล่าวด้วยว่า หลังจากนั้นอุบัติเหตุได้ลดลงอย่างต่อเนื่อง จนถึง ปี 1992 (พ.ศ. 2535) ซึ่งผ่านมา 26 ปี อุบัติเหตุได้เพิ่มขึ้นอีกครั้งมีผู้เสียชีวิต 11,452 คน รัฐบาล



ญี่ปุ่นจึงประกาศสงครามในการลดอุบัติเหตุเป็นครั้งที่ 2 โดยเพิ่มมาตรการต่าง ๆ เช่น การรณรงค์เมาไม่ขับ และการเข้มงวดในการตรวจจับความเร็ว

มีการติดตั้งกล้องตรวจจับความเร็วอัตโนมัติ หรือ ORBIS และใช้ระบบใบสั่งอิเล็กทรอนิกส์ ด้วยค่าปรับที่รุนแรงพร้อมระบบตัดแต้มใบขับขี่ และด้วยการได้ใบขับขี่ที่ยาก ประกอบกับความขู่ขากที่ต้องเข้าอบรมทุกครั้งที่ได้ใบสั่งทำให้คนญี่ปุ่นไม่เผลอทำผิดกฎจราจร ด้วยเหตุนี้จึงทำให้ปัจจุบันอุบัติเหตุจากรถมีสถิติที่ลดลงอย่างต่อเนื่อง โดยในปี 2015 (พ.ศ. 2558) มีผู้เสียชีวิตเพียง 3,904 คน ซึ่งนับเป็นผลสำเร็จในการบริหารความปลอดภัยทางการจราจร ของประเทศญี่ปุ่น หลังจากใช้เวลาถึง 45 ปี.



ปิดตำนาน 'ภาษาวิบัติ' บนทางหลวง

- เลนกว้างเขียนบรรทัดเดียวกันได้
- 'ลดความเร็ว' ไม่ใช่ เร็ว-ความ-ลด

นายสุจิน มั่งนิมิตร ผู้อำนวยการสำนักอำนวยความปลอดภัยทางหลวง (ทล.) เปิดเผยว่า ทล.ได้ปรับปรุงสัญลักษณ์จราจรบนพื้นทางหลวงทั่วประเทศที่เป็นประเภทคำที่เขียนบนพื้นทางเดือนผู้ขับขี่ เช่นคำว่า "ลด-ความ-เร็ว" ที่เขียนเรียงคำทีละคำ เริ่มจาก ลด-ความ-เร็ว ในแต่ละสายทาง ทำให้ผู้ใช้ทางหลายคนอาจจะอ่านเป็น "เร็วความลด" เพราะมองจากคำที่เขียนบนสุดมาก่อน หรือคำว่า "ระ-วัง" อ่านเป็น "วัง-ระ" รวมไปถึงคำว่า "โรง-เรียน" ก็อ่านเป็น "เรียน-โรง" จนได้รับเสียงวิพากษ์วิจารณ์ถึงการเขียนพยางค์เรียงจากบนลงล่างตามลำดับไม่ถูกต้อง

นายสุจิน กล่าวต่อว่า ทล. ไม่สามารถเขียนเป็นประโยคในระนาบเดียวกันได้ เพราะในอดีต 30-40 ปีที่ผ่านมา ถนนในเขตทางหลวง ส่วนใหญ่มีขนาด 2 ช่องจราจรไป-กลับ ด้านละ 1 ช่องทาง เท่านั้น จึงไม่สามารถเขียนป้ายสัญลักษณ์หรือข้อความจราจรให้อยู่ในบรรทัดเดียวกันได้ อีกทั้งได้ออกระเบียบในการเขียนสัญลักษณ์ดังกล่าวไว้เป็นคู่มือปฏิบัติ แต่ขณะนั้นทางหลวงส่วนใหญ่ได้ปรับปรุงพัฒนาขยายเป็นขนาด 4 ช่องจราจร ไป-กลับ หรือบางสายยังเป็น 2 ช่อง แต่เพิ่มเขตทางกว้างถึง 7 เมตร ทำให้สามารถเขียนข้อความจราจรในบรรทัดเดียวกันได้แล้ว

นายสุจิน กล่าวอีกว่า ทล. ได้ทยอยปรับปรุงสัญลักษณ์ข้อความดังกล่าวแล้วทั่วประเทศไทย จะช่วยลดกระแสวิพากษ์



วิจารณ์ในเรื่องนี้ลงได้ เพราะทางเดลินิวส์เองก็เคยมาสัมภาษณ์ว่าการเขียนดังกล่าวทำให้ ทล. ถูกมองว่าทำให้ภาษาไทยวิบัติ พร้อมเพิ่มรูปแบบสัญลักษณ์ในจุดเสี่ยงที่เกิดอันตราย เช่น ป้ายเตือนบนทางให้ระวังสัญญาณไฟจราจรข้างหน้าด้วยการทาพื้นสีแดงเต็มช่องจราจรและเพิ่มสัญลักษณ์ไฟจราจรให้ชัดเจนพร้อมกับเขียนข้อความระวัง จะทำให้ผู้ใช้รถใช้ถนนเห็นสัญลักษณ์ชัดเจนมากขึ้นและยังช่วยลดอุบัติเหตุได้อีกด้วย.

ประชาชาติ ธุรกิจ

Prachachart Turakij
Circulation: 120,000
Ad Rate: 1,350

Section: First Section/พรีอเพอร์ตี

วันที่: จันทร์ 16 - พุธ 18 เมษายน 2561

ปีที่: 40

ฉบับที่: 5036

หน้า: 6(กลาง), 7

Col.Inch: 132.10 Ad Value: 178,335

PRValue (x3): 535,005

ศิลป์: สีสี่

หัวข้อข่าว: 19เม.ย.มอเตอร์เวย์ไปพัทยา105บาท แก้อวดหน้าด่านโป่ง-หนองขามมันใจรถไม่ติด

19เม.ย.มอเตอร์เวย์ไปพัทยา105บาท แก้อวดหน้าด่านโป่ง-หนองขามมันใจรถไม่ติด

แนวเส้นทางมอเตอร์เวย์

สาย 7 และ 9



ค่าผ่านทางมอเตอร์เวย์ ช่วงกรุงเทพฯ-ชลบุรี-พัทยา

ลาดกระบัง	บางปะกง		พนัสนิคม		บ้านบึง		หนองขาม		โป่ง		พินนา	
25/45/60	บางปะกง		sn 4 ล้อ		sn 6 ล้อ		มากกว่ารถ 6 ล้อ					
30/45/70	10/15/20	บางปะกง										
45/75/110	25/45/65	15/25/40	พนัสนิคม		บ้านบึง							
55/80/130	35/55/80	25/40/55	10/15/20	บ้านบึง		บางพระ						
60/100/140	40/65/95	30/50/70	10/20/30	10/15/20	บางพระ		หนองขาม					
80/130/190	60/100/145	50/80/120	30/50/75	25/40/60	20/30/45	หนองขาม						
100/160/235	80/130/190	70/115/165	50/85/120	45/70/105	40/60/90	15/30/40	โป่ง					
105/170/245	85/135/195	75/120/170	55/90/130	45/75/110	40/65/100	20/35/50	10/15/20	พินนา				



ดีเดย์ 19 เม.ย.กรมทางหลวงเก็บค่าผ่านทางมอเตอร์เวย์ช่วงชลบุรี-พัทยา หลังทดลองระบบเปิดใช้ฟรีกว่า 3 เดือน เผยวิ่งฉิวกรุงเทพฯสุดปลายทางจ่าย 105 บาท คาดมีผู้ใช้ทาง 1.5 แสนคัน/วัน รายได้ 1.8 พันล้านบาท/ปี ทุ่ม 26 ล้านขยายช่องเก็บเงินด่านโป่ง-หนองขาม 4 ทะลวงคอขวดไปมาตาพุด-อุตะเถาฉลุย

นายธานินทร์ สมบูรณ์ อธิบดีกรมทางหลวง (ทล.) เปิดเผย “ประชาชาติธุรกิจ” ว่า ตั้งแต่ 19 เม.ย.นี้ กรมจะเก็บค่าผ่านทางมอเตอร์เวย์ช่วงชลบุรี-พัทยาระยะทาง 42 กม.อย่างเป็นทางการตามที่คณะรัฐมนตรี (ครม.) มีมติอนุมัติ โดยคิดค่าผ่านทางตามระยะทางใช้จริง รถ 4 ล้อ จ่ายค่าผ่านทางสูงสุดไม่เกิน 105 บาท เกิน 4 ล้อ แต่ไม่เกิน 6 ล้อ

ไม่เกิน 170 บาท และตั้งแต่ 6 ล้อขึ้นไป ไม่เกิน 245 บาท หลังทดลองใช้ฟรีตั้งแต่ 5 ม.ค. 2561 ที่ผ่านมา เพื่อให้ประชาชนคุ้นเคยกับระบบเก็บเงินที่เป็นระบบปิด

ซึ่งกรมได้ปรับปรุงถนนช่วงนี้เป็นมอเตอร์เวย์ ให้เป็นเส้นทางมีการควบคุมการเข้า-ออกแบบสมบูรณ์ มีระบบเก็บค่าผ่านทางแบบระบบปิด

ประชาชาติ ธุรกิจ

Prachachart Turakij
Circulation: 120,000
Ad Rate: 1,350

Section: First Section/พรีออพเพอร์ตี

วันที่: จันทร์ 16 - พุธ 18 เมษายน 2561

ปีที่: 40

ฉบับที่: 5036

หน้า: 6(กลาง), 7

Col.Inch: 132.10

Ad Value: 178,335

PRValue (x3): 535,005

ศิลป์: สีสี

หัวข้อข่าว: 19เม.ย.มอเตอร์เวย์ไปพญา105บาท แก้อวดหน้าด่านโป่ง-หนองขามมันใจรถไม่ติด

ผู้ที่เดินทางมาจากกรุงเทพฯตั้งแต่ด่านลาดกระบัง-พญา จะเสียค่าผ่านทาง 105 บาท โดยสามารถใช้บัตร M-Pass และ Easy Pass ได้ คาดว่า จะมีปริมาณการจราจร 150,000 เที่ยว คั่น/วัน มีรายได้เพิ่มขึ้น 150 ล้านบาท/เดือน หรือ 1,800 ล้านบาท/ปี

ด่านเก็บค่าผ่านทางช่วงชลบุรี-พญา มี 5 ด่าน ได้แก่ 1.ด่านบ้านบึง จากลาดกระบัง-ด่านบ้านบึง รถ 4 ล้อ เก็บ 55 บาท, รถ 6 ล้อ 90 บาท, รถ 6 ล้อขึ้นไป 130 บาท 2.ด่านบางพระ จากลาดกระบัง-ด่านบางพระ รถ 4 ล้อ 60 บาท, รถ 6 ล้อ 100 บาท, รถ 6 ล้อขึ้นไป 140 บาท 3.ด่านหนองขาม จากลาดกระบัง-ด่านหนองขาม รถ 4 ล้อ 80 บาท, รถ 6 ล้อ 130 บาท, รถ 6 ล้อขึ้นไป 190 บาท 4.ด่านโป่ง จากลาดกระบัง-ด่านโป่ง รถ 4 ล้อ 100 บาท, รถ 6 ล้อ 160 บาท, รถ 6 ล้อขึ้นไป 235 บาท 5.ด่านพญา จากลาดกระบัง-ด่านพญา รถ 4 ล้อ 105 บาท, รถ 6 ล้อ 170 บาท, รถ 6 ล้อขึ้นไป 245 บาท

นอกจากนี้ได้ปรับปรุงด่านโป่ง 3 และด่านหนองขาม 4 หลังพบปัญหา รถบรรทุก รถพ่วง รถเทรลเลอร์ ที่จะไปมาบเอียง และนิคมอุตสาหกรรมแหลมฉบังก็ดขวางทางรถเล็กที่จะเข้าด่าน จนทำให้เกิดปัญหารถติดหน้าด่านโป่ง 3 ช่วงขาออกไป จ.ระยอง และด่านหนองขาม 4 ช่วงขาออกไปมาบเอียง

แนวทางแก้ปัญหาระยะเร่งด่วน คือเพิ่มปริมาณการใช้ทางหลวงหมายเลข 3701 เป็นทางคู่ขนานไปมอเตอร์เวย์ เพิ่มประสิทธิภาพการทำงานของพนักงานเก็บค่าผ่านทางให้รวดเร็วขึ้น ติดตั้งป้ายแนะนำเส้นทาง เพิ่มเจ้าหน้าที่อำนวยความสะดวก และส่งเสริมการใช้บัตร M-Pass

โดยได้จัดสรรงบประมาณ 26 ล้านบาท ขยายทางเข้าด่านพร้อมเพิ่มช่องเก็บค่าผ่านทางด่านโป่ง 3 สำหรับรถยนต์ 4 ล้อ อีก 2 ช่องจราจร เป็น 6 ช่องจราจร และด่านหนองขาม 4 อีก

1 ช่อง ขณะนี้แล้วเสร็จอยู่ระหว่างจะติดตั้งระบบเก็บผ่านทาง กำหนดแล้วเสร็จเดือน ต.ค. 2561

นายธานินทร์กล่าวอีกว่า เพื่อเป็นการสร้างความเข้าใจ แก่ผู้ใช้ทางในระบบดังกล่าวมากยิ่งขึ้น กรมขอแนะนำ เส้นทางที่จะออกจากด่านต่างๆ

“ด่านบ้านบึง” ขาออก มุ่งหน้าพญา ตั้งอยู่ที่ กม. 72+582 ออกจากด่านบ้านบึงสามารถใช้ ทางหลวงหมายเลข 344 มุ่งหน้าไป อ.แกลง จ.ระยอง จันทบุรีและตราด รวมถึงสามารถเข้าสู่ตัวเมืองชลบุรีได้ ส่วนผู้เดินทางมาจากอ.แกลงสามารถเข้าออกมอเตอร์เวย์ได้ทั้งมุ่งหน้า พญา หรือเข้ากรุงเทพฯรวมทั้งเข้าเมืองชลบุรีได้

ด้านขาเข้ามุ่งหน้ากรุงเทพฯ สามารถออกด่านบ้านบึงขาออกไปใช้ทางหลวงหมายเลข 344 เข้าสู่ตัวเมืองชลบุรี เชื่อมกับทางหลวงหมายเลข 361 มุ่งหน้าสู่นิคมอุตสาหกรรมอมตะนคร และถนนสุขุมวิท อ.แกลง จ.ระยอง จันทบุรี ตราดและนิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุดได้ โดยผ่านทางหลวงหมายเลข 344

“ด่านบางพระ” ขาออก มุ่งหน้าพญา ตั้งอยู่ที่ กม.78+800 ออกจากด่านบางพระสามารถเดินทางไป อ.ศรีราชา สวนสัตว์เปิดเขาเขียว สวนเสือศรีราชา อ่างเก็บน้ำบางพระ ถนนข้าวหลาม ถนนศรีราชา- หนองยายบุญ รวมถึง ต.บางพระ

ขาเข้า จะเดินทางเข้าสู่ตัวเมืองชลบุรี และเชื่อมกับทางหลวงหมายเลข 361 สามารถเดินทางเข้ากรุงเทพฯได้โดยใช้ทางหลวงหมายเลข 34 และถนนบูรพาวิถี รวมถึงเชื่อมกับถนนสุขุมวิท มุ่งหน้าเข้ากรุงเทพฯได้

“ด่านหนองขาม” ขาออก มุ่งหน้าพญา ตั้งอยู่ที่ กม. 97+800 ออกจากด่านหนองขามสามารถไปเชื่อมกับทางหลวงหมายเลข 331 ได้ เพิ่มไปนิคมอุตสาหกรรมต่างๆ เช่น นิคมบึงทอง เหมราช สำนักงานเทศบาลเจ้าพระยาสุรศักดิ์มนตรี รวมถึงสวนอุตสาหกรรมเครือสหพัฒน์ และสามารถวิ่งทางขนานทางหลวงหมายเลข 3071 ไป จ.ระยอง ท่าเรือแหลมฉบังและนิคมอุตสาหกรรมแหลมฉบัง

ส่วนขาเข้า สามารถเข้าออกนิคมอุตสาหกรรมแหลมฉบัง สวนอุตสาหกรรมเครือสหพัฒน์ และยังสามารถเชื่อมกับทางหลวงหมายเลข 331 และยังเดินทางไป อ.ศรีราชา ต.บางพระ ชายหาดบางแสน ได้อีกด้วย

“ด่านโป่ง” ขาออก มุ่งหน้าพญา ตั้งอยู่ที่ กม.117+075 สามารถไปเชื่อมกับทางหลวงหมายเลข 36 มุ่งหน้าไป จ.ระยอง อ.บางละมุง พญา และนิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุด สำหรับขาเข้าสามารถเข้าสู่ทางหลวงหมายเลข 36 ไปเทศบาลตำบลบางละมุงและ จ.ระยองได้

และ “ด่านพญา” ทั้งขาเข้าและขาออก ตั้งอยู่ที่ 122+300 เป็นด่านสุดท้ายสำหรับผู้ที่เดินทางไปเมืองพญา อ.สัตหีบ หรือผู้ที่เริ่มเข้าสู่ระบบปิดมอเตอร์เวย์ มุ่งหน้าเข้าจ.ชลบุรี และกรุงเทพฯ

5วัน323ศพ-เจ็บทะลุ3.1พัน ตายแข่งปี60

ยึดรถเมาขับ1หมื่นคัน ชยะสงกรานต์พุ่ง200% บางแสนคึกเริ่มวันไหล

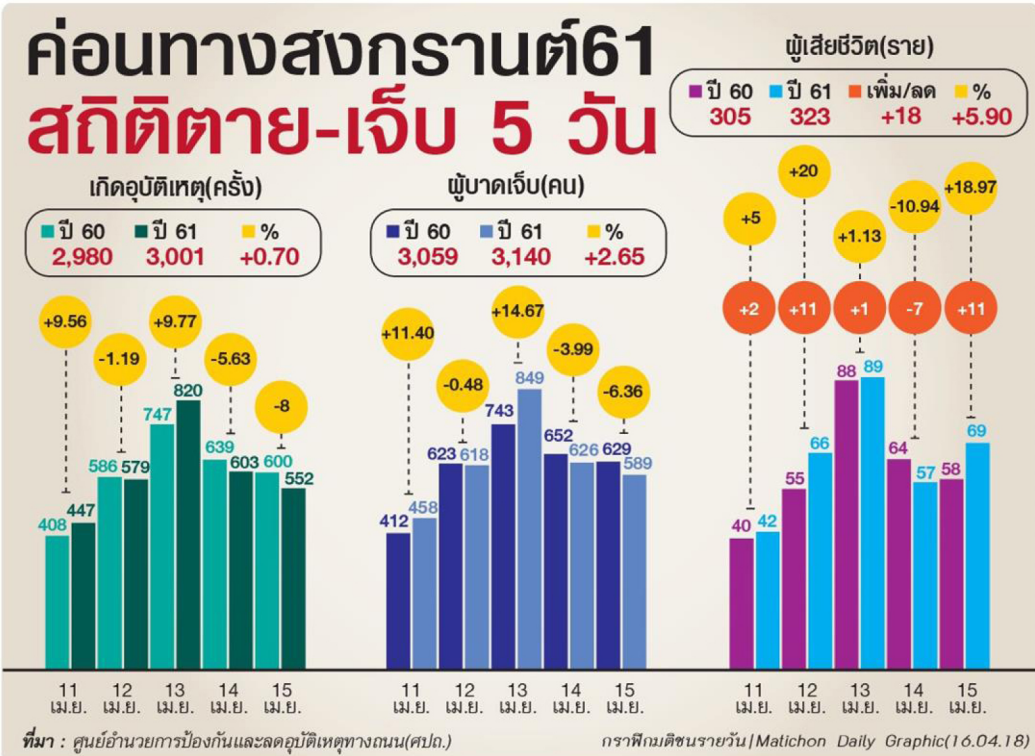
บิกคลีนนิ่งถนนข้าวสารพบชยะจากสงกรานต์กว่า 101.5 ตัน เพิ่มขึ้น 200% เหตุขยายพื้นที่เล่นน้ำไป ยังถนนใกล้เคียง (อ่านต่อหน้า 5)

ต่อจากหน้า 1

ตายแข่ง

ศพ.เผยสงกรานต์5วันดับ323ศพ

เมื่อวันที่ 16 เมษายน ที่กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย (ปภ.) นายดำรง ลิมาภิรักษ์ ที่ปรึกษาด้านนโยบายและยุทธศาสตร์กระทรวงศึกษาธิการ (ศธ.) ในฐานะประธานแถลงข่าวสรุปผลการดำเนินงานป้องกันและลดอุบัติเหตุ



มอเตอร์เวย์สาย 7 ช่วงกรุงเทพฯ - ชลบุรี - พัทยา เปิดให้บริการอย่างเต็มรูปแบบ ตั้งแต่หลังช่วงเทศกาลสงกรานต์ 2561 เป็นต้นไป

“คิดค่าผ่านทางเป็นธรรม ใช้น้อยจ่ายน้อย
วิ่งมากจ่ายมาก เงินทุกบาทนำมาพัฒนาประเทศ”



ลาดกระบียง

25 / 45 / 60

บางบ่อ

30 / 45 / 70

10 / 15 / 20

บางปะกง

45 / 75 / 110

25 / 45 / 65

15 / 25 / 40

พนัสนิคม

55 / 90 / 130

35 / 55 / 80

25 / 40 / 55

10 / 15 / 20

บ้านบึง

60 / 100 / 140

40 / 65 / 95

30 / 50 / 70

10 / 20 / 30

10 / 15 / 20

บางพระ

80 / 130 / 190

60 / 100 / 145

50 / 80 / 120

30 / 50 / 75

25 / 40 / 60

20 / 30 / 45

หนองขาม

100 / 160 / 235

80 / 130 / 190

70 / 115 / 165

50 / 85 / 120

45 / 70 / 105

40 / 60 / 90

15 / 30 / 40

โป่ง

105 / 170 / 245

85 / 135 / 195

75 / 120 / 170

55 / 90 / 130

45 / 75 / 110

40 / 65 / 100

20 / 35 / 50

10 / 15 / 20

พัทยา

รถ 4 ล้อ / รถ 6 ล้อ / รถมากกว่า 6 ล้อ



มีค่าธรรมเนียมผ่านทางที่จัดเก็บได้ทั้งหมด กรมทางหลวงจะนำค่ากระทรวงการคลัง
เพื่อมาใช้จ่ายบำรุงรักษาทาง สะพาน และระบบอำนวยความสะดวกต่างๆ เช่น ไฟส่องสว่าง กล้อง CCTV
รถกู้ภัย โจรศพที่อุกเหิน เป็นต้น แต่ประชาชน รวมถึงนำไปใช้ก่อสร้างขยายโครงข่ายมอเตอร์เวย์ในสายอื่นๆ
เช่น สายพัทยา-มาบตาพุด ซึ่งจะช่วยลดภาระงบประมาณแผ่นดิน และรักษาวิสัยทางการเงินของภาครัฐ
อีกทั้งยังเป็นกำลังเสริมระบบโลจิสติกส์และสนับสนุนการพัฒนาเศรษฐกิจและการลงทุนของประเทศด้วย

สำหรับผู้ที่ไม่ประสงค์ใช้ทางหลวงพิเศษในช่วงดังกล่าว สามารถใช้ทางหลวงหมายเลข 3701
และทางหลวงหมายเลข 3702 ซึ่งเป็นเส้นทางที่กรมทางหลวงได้ก่อสร้างเป็นทางขนานกับทางหลวงพิเศษไว้แล้ว
พร้อมมีจุดกลับรถเป็นระยะเพื่อลดผลกระทบของประชาชน ให้เดินทางภายในท้องถิ่นได้อย่างสะดวก



สอบถามข้อมูลเพิ่มเติม Call Center: 1586 กด 7

www.motorway.go.th