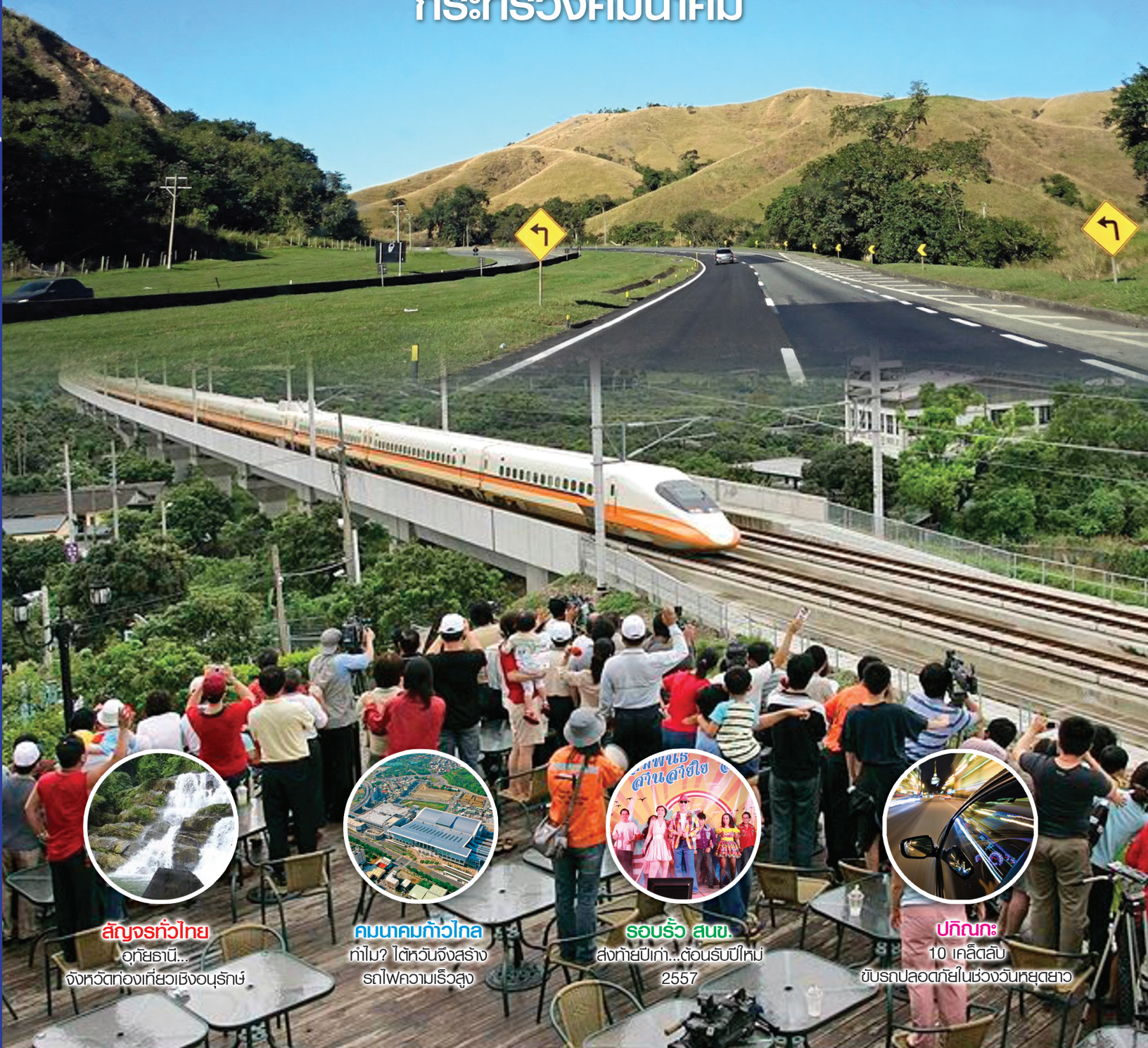




สวัสดิปีใหม่ ๒๕๕๗

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
กระทรวงคมนาคม



สัญจรทั่วไทย

อุทยาน...
จังหวัดท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์



คมนาคมทั่วโลก

ทำไม? ใต้หวันจึงสร้าง
รถไฟฟ้าความเร็วสูง



รอบรู้ สนข.

ส่งท้ายปีเก่า...ต้อนรับปีใหม่
2557



ปกิณกะ

10 เคล็ดลับ
ขับรถปลอดภัยในช่วงวันหยุดยาว

ประเพณีอันขึ้นปีใหม่

แต่เดิมนั้น เราถือเอาวันแรม 1 ค่ำเดือนอ้าย เป็นวันขึ้นปีใหม่ เพื่อให้สอดคล้องกับคติแห่งพุทธศาสนา ซึ่งถือช่วงหมันต์หรือหน้าหนาวเป็นการเริ่มต้นปี ต่อมาได้เปลี่ยนแปลงไปตามคติพราหมณ์ คือถือเอาวันขึ้น 1 ค่ำเดือน 5 เป็นวันขึ้นปีใหม่

ครั้งภายหลัง เมื่อทางราชการนิยมใช้วันทางสุริยคติ จึงได้ถือเอาวันที่ 1 เมษายน เป็นวันปีใหม่ มาตั้งแต่พุทธศักราช 2432 และเมื่อถึง ปี พ.ศ. 2484 ทางราชการก็ได้มีการประกาศเปลี่ยนแปลง ให้เอาวันที่ 1 มกราคม เป็นวันขึ้นปีใหม่ เพื่อให้สอดคล้องกับบรรดาอารยะประเทศ

บางที่อาจจะเคยได้ยินคำกล่าวที่ว่า แต่ก่อนเราถือวันสงกรานต์ เป็นวันขึ้นปีใหม่ของไทยด้วย ที่เป็นเช่นนั้นก็เพราะวันสงกรานต์นั้นจะตรงกับวันขึ้น 1 ค่ำ เดือน 5 ของทุกปี จนในปี พ.ศ. 2432 วันสงกรานต์ นี้ตรงกับวันที่ 1 เมษายน พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 5 จึงประกาศให้ใช้วันที่ 1 เมษายน เป็นวันขึ้นปีใหม่ และได้ใช้เรื่อยมา สาเหตุก็เพราะสอดคล้องกับธรรมเนียมโบราณคือในปีนั้น ตรงกันทั้งวันสงกรานต์ และวันขึ้น 1 ค่ำเดือน 5

ได้มีการใช้วันที่ 1 เมษายน เป็นวันขึ้นปีใหม่ของไทยแต่นั้นเรื่อยมา แม้ว่าในปีต่อไปจะไม่ตรงกับวันสงกรานต์ ทั้งนี้เพื่อให้มีกำหนดวันทางสุริยคติที่แน่นอนตายตัวลงไป

จันทรคติ คือ การนับวันเดือนปี โดยใช้การโคจรของพระอาทิตย์เป็นเกณฑ์ คือ นับขึ้นแรม นับเดือนอ้าย ยี่สาม สี่ ฯลฯ นับปีชวด ฉลู ขาล เถาะ ฯลฯ เรียกว่า การนับทางจันทรคติ

สุริยคติ คือ การนับวันเดือนปี โดยใช้การโคจรของพระอาทิตย์เป็นเกณฑ์ คือ วิธีการนับอย่างในปัจจุบัน เช่น วันจันทร์ อังคาร พุธ เดือนมกราคม กุมภาพันธ์ มีนาคม และปี พ.ศ. ปี ค.ศ. ต่างๆ ฯลฯ

ต่อมาในวันที่ 24 ธันวาคม พ.ศ. 2483 คณะรัฐบาลของจอมพล ป.พิบูลสงคราม ได้ประกาศให้ใช้วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2484 เป็นวันขึ้นปีใหม่ เพื่อให้สอดคล้องกับประเทศอื่นๆ เป็นสากลทั่วโลก และใช้เรื่อยมาถึงปัจจุบัน

เมื่อใกล้ถึงเทศกาลปีใหม่ ประชาชนจะพากันเก็บกวาดบ้านเรือนให้สะอาด ประดับไฟและธงชาติ ตามสถานที่สำคัญๆ ครั้นถึงวันที่ 31 ธันวาคม ก็จะมีการทำบุญเลี้ยงพระ ใจวัดเพื่อประกอบกิจกรรมต่างๆ เช่น ฟังพระธรรมเทศนา ถวายทานปฏิบัติ แต่บางคนก็แค่ทำบุญตักบาตร ตอนกลางคืนบางแห่งอาจจัดเทศกาลกินเลี้ยงเป็นที่ครื้นเครงสนุกสนาน เพื่อเป็นการเฉลิมฉลองส่งท้ายปีเก่าต้อนรับปีใหม่

เช้าวันที่ 1 มกราคม จะมีการทำบุญตักบาตร ไปท่องเที่ยวหรือเยี่ยมเยียนญาติผู้ใหญ่ที่เคารพนับถือ มีการมอบของขวัญและบัตรอวยพรให้แก่กัน

สำหรับในต่างจังหวัด จะมีการทำบุญเลี้ยงพระที่วัด และอุทิศส่วนกุศลไปให้แก่ญาติที่ล่วงลับ กลางคืนมีการเล่นพื้นบ้าน หรือจัดมหรสพมาฉลอง

คติขอคิดในวันปีใหม่

เมื่อวันเวลาผันเปลี่ยนเวียนไปครบ 1 ปี เราได้อยู่รอดปลอดภัยมาจนถึงวันขึ้นปีใหม่ ขอให้ลองมองย้อนหลังกลับไป คิดดูว่า วันเวลาที่ผ่านมานั้นเราได้ใช้มันอย่างคุ้มค่าหรือเปล่า และได้กระทำความดีความงามความดีอันใดไว้บ้าง ควรหาโอกาสกระทำให้อย่างขึ้นทุกปี ในขณะที่เดียวกันเราได้กระทำความผิดหรือสิ่งใดที่ไม่ถูกต้องไว้หรือไม่ หากมีต้องรีบปรับปรุงแก้ไขตัวเอง

บทบรรณาธิการ

สวัสดีปีใหม่ค่ะสำหรับ ท่านผู้อ่านวารสาร “นโยบายการขนส่งและจราจร” ทุกท่าน ฉบับนี้เข้าสู่ฤดูหนาวเหมาะกับการท่องเที่ยวและพักผ่อนกันแล้ว ฉะนั้น ควรเดินทางด้วยความไม่ประมาท ปลอดภัยตลอดการเดินทางนะคะ...มาที่เนื้อหา ของวารสารนโยบายการขนส่งและจราจร ซึ่งเป็นฉบับแรกของปีนี้ ปีที่ 6 ฉบับที่ 1 (เดือนมกราคม ถึงเดือนมีนาคม) ดิฉันและทีมงานวารสารฯ ได้นำความรู้และสาระต่างๆ ในด้านการขนส่งและจราจร รวมทั้งความบันเทิงมามอบให้แก่ผู้อ่านวารสารฯ ของ สนข. อย่างต่อเนื่องต่อไป

สำหรับวารสารฉบับนี้ เริ่มต้นด้วยประมวลภาพกิจกรรมงานพิธีมอบ ห้อยสมุดเพื่อน้องในถิ่นทุรกันดาร เนื่องในโอกาส สนข. ครบรอบ 11 ปี และพิธีถวาย ผ้าพระภุชงค์พระราชทาน ของ สนข. มาให้ผู้อ่านได้ชมภาพบรรยากาศกันด้วย นอกจากนี้ ยังมีคอลัมน์อื่นๆ ที่น่าสนใจ อาทิ คอลัมน์คมนาคมก้าวไกล เกี่ยวกับระบบ HSR ของไต้หวัน ซึ่งเป็นการคมนาคมที่น่าติดตาม คอลัมน์หยิบมาเล่า เป็นเรื่องเกี่ยวกับอันตรายจาก การปล่อยโคลมลอย โคมควัน และการจุดบั้งไฟ สัตว์จรทั่วไทย จะพาไปท่องเที่ยว เชิงอนุรักษ์กับจังหวัดอุทัยธานี เคล็ดลับดีๆ ในการขับรถปลอดภัยในช่วงวันหยุดยาว รวมทั้ง คอลัมน์สถิติขนส่งและจราจร พบกับการพยากรณ์ความเร็วเฉลี่ยในการเดินทางในเขต กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ปี 2557 มาฝากทุกท่านค่ะ

สุดท้ายนี้กองบรรณาธิการหวังเป็นอย่างยิ่งว่าวารสารฯ ฉบับนี้ จะเป็นประโยชน์ และสามารถเพิ่มพูนความรู้ในเรื่องของการคมนาคมขนส่งต่อท่านผู้อ่านวารสารฯ และขออาราธนาคุณพระศรีรัตนตรัยช่วยประทานพรให้ผู้อ่านวารสารฯ ฉบับนี้ พบแต่ ความสุข ความเจริญ สุขภาพแข็งแรง ทุกๆ ท่านค่ะ

บรรณาธิการ

คณะที่ปรึกษา นายจุฬา สุขมานพ ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร นายพีระพล ถาวรสุภเจริญ รองผู้อำนวยการ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร นายชัยวัฒน์ ทองคำคูณ รองผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร นายสุจินต์ ทยานุกูล ผู้อำนวยการกองจัดระบบการจราจรทางบก นายวิจิตร นิมิตรวานิช ผู้อำนวยการสำนักพัฒนาระบบการขนส่งและจราจร นายสฤษดิ์ บัณฑิตสุข ผู้อำนวยการสำนักแผนความปลอดภัย นางประชิด ลิ้มเจริญชาติ ผู้อำนวยการสำนักส่งเสริมระบบ การขนส่งและจราจรในภูมิภาค นางสาวกอบกุล โมทนา ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน นางวิไลรัตน์ ศิริโสภณศิลป์ ผู้อำนวยการศูนย์เทคโนโลยี สารสนเทศการขนส่งและจราจร

บรรณาธิการ นางชนินนาถ แก้วสารัญ ผู้อำนวยการสำนักบริหารกลาง ฝ่ายจัดการวารสาร นางสาวเยาวมาศ เทียวทอง นายกวีภพ ปุષปะาคม นางสาวดาราร วงศ์โต นายวิทยา กอกกลีน นางสาวกัญญาพัชญ์ สุขใจ นายชัชวาล ทรัพย์สมบูรณ์ กองบรรณาธิการ นายชัยวัฒน์ สังขภาคย์ นายเผด็จ ประดิษฐ์เพชร นางดวงเดือน นพรัตน์ นายปริญญ์ ถนัดทาง นางสาวจรัสรัถ ห้วยหงษ์ทอง นายชัชวาล สิมะสกุล นายธนพล จรัสวงษ์วงศ์ นายอริฎุ จิตรานุเคราะห์ นายวีระชน วัชรุม





นโยบายการขนส่งและจราจร

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ปีที่ 6 ฉบับที่ 1 มกราคม - มีนาคม 2557

๕ คมนาคมทั่วโลก :

ทำไม? ใต้หวันจึงสร้างรถไฟความเร็วสูง

๑๙ ภัยแล้ง :

อันตราย การปล่อยโคลนลอย โคมควัน และการจุดบั้งไฟ

๒๕ เปิดโลกเทคโนโลยี

การพัฒนาและประยุกต์ใช้แบบจำลองใน Cube Cloud

๓๐ สัญจรทั่วโลก :

อุทัยธานี...จังหวัดท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์

๓๖ สถิติขนส่งและจราจร :

การพยากรณ์ความเร็วเฉลี่ยในการเดินทางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ปี 2557

๔๐ ปกป้อง :

10 เคล็ดลับขับรถปลอดภัยในช่วงวันหยุดยาว

๔๒ รอบรั้ว สนข. :

ส่งท้ายปีเก่า...ต้อนรับปีใหม่ 2557

๔๘ ประมวลภาพกิจกรรม :

สนข. มอบห้องสมุดเพื่อน้องในถิ่นทุรกันดาร และพิธีถวายผ้าพระกฐินพระราชทานประจำปี 2556 จังหวัดเพชรบูรณ์

๕๓ ธรรมกับชีวิต :

คติธรรม คำสอน สมเด็จพระญาณสังวร สมเด็จพระสังฆราช สกลมหาสังฆปริณายก



ทำไม? ไต้หวันจึงสร้าง รถไฟความเร็วสูง

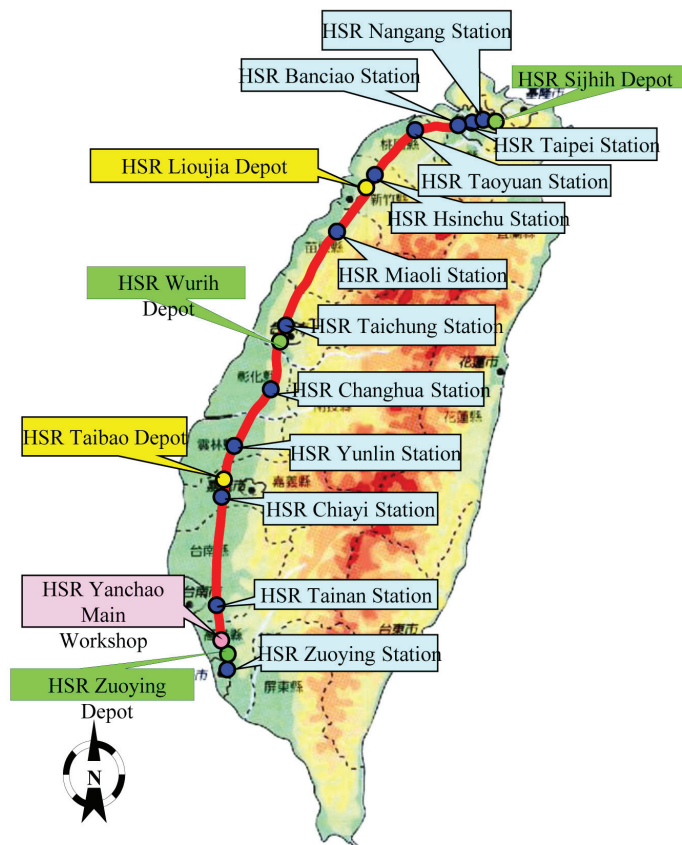
โครงการศึกษาและออกแบบรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ-เชียงใหม่ ระยะที่ 1 กรุงเทพฯ-พิษณุโลก
การศึกษาดูงาน ณ ประเทศไต้หวัน

เกาะไต้หวันมีความกว้าง 200 กม. และยาว 450 กม. ขนาดพื้นที่ 36,000 ตารางกิโลเมตร จำนวนประชากรประมาณ 23 ล้านคน ส่วนใหญ่อาศัยอยู่ในเมืองหลักที่ตั้งอยู่ในแนวชายฝั่งด้านตะวันตกของเกาะ เมืองใหญ่เหล่านี้ ประกอบด้วย เมือง Taipei ซึ่งตั้งอยู่ทางตอนเหนือของเกาะ มีประชากร 2.6 ล้านคน เมือง Kaohsiung ซึ่งตั้งอยู่ทางตอนใต้ของเกาะ มีประชากร 1.5 ล้านคน และเมือง Taichung ซึ่งตั้งอยู่ทางตอนกลางของเกาะ มีประชากร 1.07 ล้านคน มีรายได้เฉลี่ยต่อประชากร 37,716 ดอลลาร์สหรัฐอเมริกาต่อปี



ประเทศไต้หวัน ได้ก่อสร้างรถไฟทางคู่และเริ่มเปิดการเดินรถไฟเมื่อประมาณ 25 ปี ก่อนที่จะสร้างระบบรถไฟความเร็วสูงซึ่งได้ก่อสร้างเส้นทางใหม่แยกจากระบบรถไฟเดิม และกำหนดให้มีสถานีรถไฟความเร็วสูงเฉพาะเมืองใหญ่เท่านั้น

เมื่อพิจารณาจากที่ตั้งของเมืองที่อยู่ด้านเหนือสุดคือ Taipei และใต้สุดคือ Kaoshiung ซึ่งมีระยะทางประมาณ 350 กม. เกาะไต้หวันถือว่ามียะยะทางที่ค่อนข้างสั้นสำหรับการใช้งานระบบขนส่งแบบ HSR ให้มีประสิทธิภาพสูงสุด อย่างไรก็ตาม ด้วยความหนาแน่นของประชากรทำให้มีความเชื่อมั่นว่าระบบการขนส่งผู้โดยสารแบบ HSR จะมีความเป็นไปได้ในเชิงพาณิชย์

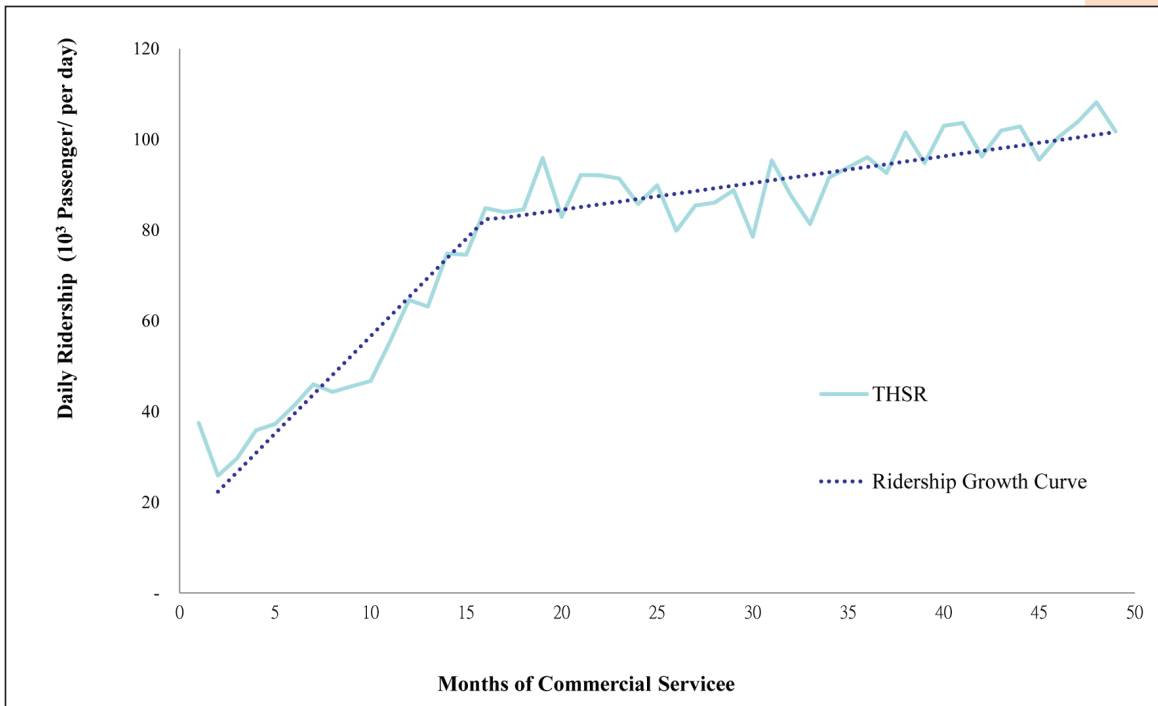


โครงข่ายการเดินรถในปัจจุบัน

เส้นทางรถไฟความเร็วสูงในประเทศไต้หวันมีระยะทางประมาณ 345 กม. เลียบชายฝั่งด้านตะวันตกจากเมืองหลวงไทเปไปจนถึงเมืองเกาสงทางตอนใต้ ผ่านเมืองใหญ่ 14 เมือง และเมืองขนาดกลาง 77 เมือง สถานีประกอบด้วย 12 สถานี ปัจจุบันเปิดให้บริการ 8 สถานี ได้แก่ Taipei, Banciao, Taoyuan, Hsinchu, Taichung, Chiayi, Tainan และ Zuoying และจะเปิดให้บริการในปี ค.ศ. 2015 จำนวน 4 สถานี ได้แก่ Nangang, Miaoli, Changhua และ Yunlin โดยมีแผนที่จะก่อสร้างอีก 1 สถานี คือ Kaohsiung เพิ่มเติม ในอนาคต และมี Infrastructure Maintenance Bases จำนวน 5 แห่ง ได้แก่ Sijhih, Lioujia, Wurih, Taibao และ Zuoying และมี Main Workshop จำนวน 1 แห่ง คือ Yanchao ซึ่งอยู่ด้านใต้ของประเทศ ความเร็วสูงสุดของการเดินรถอยู่ระหว่าง 285-300 กม./ชม. โดยมีรายละเอียด ดังแสดงในตาราง

เส้นทาง	สถานีที่จอด	ระยะเวลา (นาที)
Taipei - Taoyuan	-	19.75
Taipei - Hsinchu	Banciao, Taoyuan	32.75
Taipei - Taichung	Banciao	45.75
Taipei - Chiayi	Banciao, Taichung	83.75
Taipei - Tainan	Banciao, Taichung และ Changhua	103
Taipei - Zuoying	-	90





T 700 Trainset

- 12 coaches
- 1 business (66 seats), 11 standard class (923 seats)
- 989 passenger seats



รุ่น	ความกว้างตัวรถ (เมตร)	ความเร็วสูงสุด (กม./ชม.)	ผู้ผลิต	เปิดบริการ
Type 700T HST (Motor Car)	3.38	350	Hitachi / Kawasaki / Nippon	2007
Type 700T HST (Trailer)	3.10	350	Hitachi / Kawasaki / Nippon	2007

คมนาคมก้าวไกล

ประเทศ	เส้นทาง	ระยะทางให้บริการ (กม.)	เวลาในการเดินทาง (ชม.)	ประเภทราคาโดยสาร			ประเภทราคาโดยสาร: บาท/กม.		
				ธรรมดา	ชั้น 1	VIP	ธรรมดา	ชั้น 1	VIP
ไต้หวัน	Taipei-Zuoying	345	1: 36	NT\$ 1,490	-	-	฿4.14	-	-
ญี่ปุ่น	Tokyo-Shin-Osaka	552.6	2:25	¥13,750	-	-	฿8.21	-	-
	Tokyo-Shin-Aomori	713.7	3:10	¥16,870	-	-	฿7.80	-	-
	Tokyo-Niigata	333.9	1:37	¥10,270	-	-	฿10.15	-	-
จีน	Beijing-Shanghai	1,318.0	4:48	¥555	¥935	¥1,750	฿2.11	฿3.55	฿6.64
เกาหลีใต้	Seoul-Busan	423.8	2:48	₩53,300	₩74,600	-	-	฿3.78	฿5.28

ความเป็นมาของโครงการรถไฟความเร็วสูงในประเทศไต้หวัน

ระบบการขนส่งทางรางทั้งการขนส่งผู้โดยสารและการขนส่งสินค้าในไต้หวันมี Taiwan Railway Administration (TRA) ซึ่งเป็นองค์กรของรัฐ เป็นผู้รับผิดชอบแบบบูรณาการในแนวดิ่ง คือ รับผิดชอบลงทุนโครงสร้างพื้นฐาน บริหารและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐาน จัดหาจัดซื้อขบวนรถ และการให้บริการเดินรถ

โครงการ HSR ในไต้หวัน หรือ Taiwan High Speed Rail (THSR) เริ่มต้นโครงการในปี 1998 การก่อสร้างเริ่มต้นปี 2000 และเปิดให้บริการในปี 2007 ให้บริการเส้นทางระหว่างเมือง Taipei และ Kaoshiung

โครงสร้างพื้นฐานของระบบ HSR ถูกสร้างขึ้นใหม่ทั้งหมด โดยใช้ระบบรางแบบ “Standard Gauge” ที่มีความกว้างของราง 1,435 มม. เนื่องจากระบบรางแบบเดิมใช้รางแบบ “Cape/Narrow Gauge” ที่มีความกว้างเพียง 1,067 มม. คล้ายกับรางขนาด 1.00 เมตร ของประเทศไทย

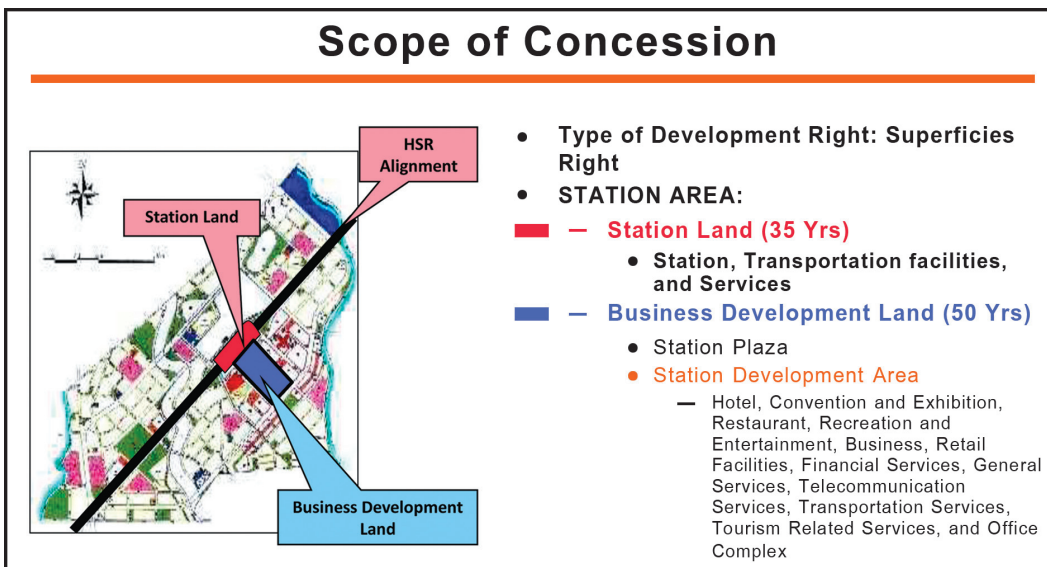


โครงสร้างการบริหารจัดการ

ในปี ค.ศ. 1994 รัฐสภาได้หั่นออกกฎหมายเกี่ยวกับการเปิดให้เอกชนมีส่วนร่วมลงทุนในโครงการสาธารณูปโภค

ประเด็นสำคัญที่ทำให้โครงการ HSR ของไต้หวันแตกต่างจากประเทศอื่นๆ คือ การที่ภาครัฐตัดสินใจ ให้บริษัทเอกชนร่วมลงทุนตั้งแต่เริ่มต้นโครงการในปี ค.ศ. 1998 โดยภาครัฐให้สัมปทานโครงการแก่บริษัทเอกชน เพื่อลงทุนในรูปแบบ Build-Operate-Transfer (BOT) ซึ่งผู้รับสัมปทานได้สิทธิ์ในการบริหารจัดการตั้งแต่ขั้นตอนการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานไปจนถึงการจัดการเดินรถ

ในปี ค.ศ. 1996 Bureau of High Speed Rail เปิดประมูลสัมปทานแบบ BOT เพื่อก่อสร้างและบริหารระบบ HSR ผู้ได้รับเลือกให้ชนะการประมูล คือ Taiwan High Speed Railway Corporation (THSRC) ซึ่งเป็นบริษัทเอกชนที่ร่วมลงทุน (Consortium) โดยหุ้นส่วนใหญ่ 5 ราย โดยได้รับสัมปทานการเดินรถแบบ BOT เป็นระยะเวลา 35 ปี (เริ่มต้นปี ค.ศ. 1998) และได้รับสัมปทานการพัฒนาพื้นที่สถานีแบบ BOT เป็นระยะเวลา 50 ปี ดังแสดงในรูป



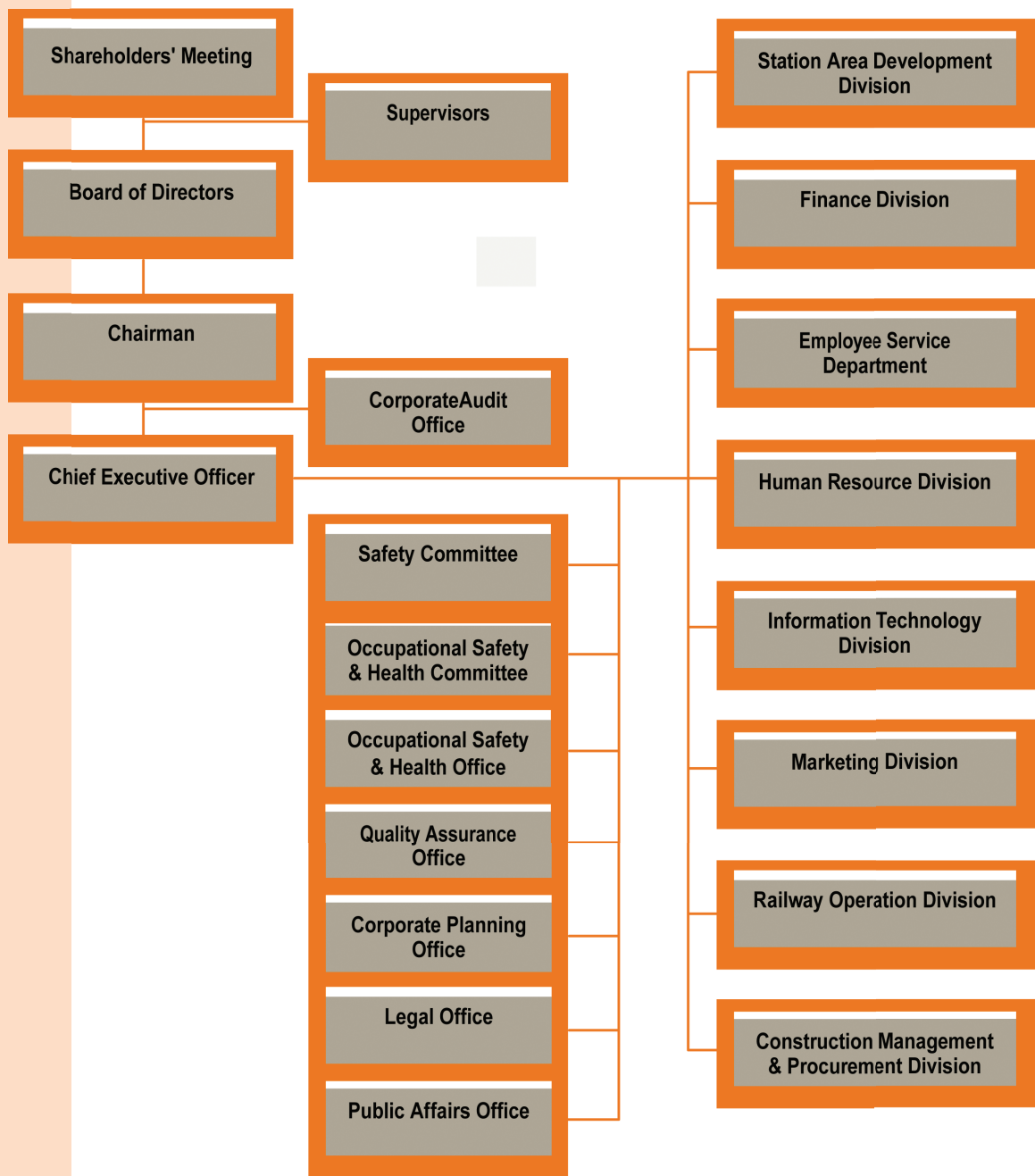
การรับสัมปทานการเดินรถแบบ BOT

THSRC ไม่ต้องจ่ายค่าธรรมเนียมการใช้เส้นทาง แต่ในสัญญาสัมปทานกำหนดว่าเมื่อเริ่มต้นให้บริการเดินรถ THSRC ต้องชำระเงินเป็นรายปีแก่ภาครัฐเป็นจำนวนเท่ากับ 10% ของกำไรก่อนภาษี ซึ่งเงินส่วนนี้ภาครัฐมีแผนจะนำไปใช้ในการพัฒนาระบบรางต่อไปในอนาคต

- กล่าวได้ว่าโครงการ HSR ของไต้หวัน เป็นโครงการก่อสร้างระบบรางที่ลงทุนโดยภาคเอกชนที่มีขนาดใหญ่ที่สุดในโลกโครงการหนึ่ง
- เดิม THSRC ตัดสินใจใช้ระบบเดินรถและขบวนรถที่เป็นเทคโนโลยีจากประเทศเยอรมนี แต่ด้วยการแทรกแซงจากฝ่ายการเมืองที่สุด THSRC ตัดสินใจเปลี่ยนไปใช้ขบวนรถไฟที่เป็นเทคโนโลยีจากประเทศญี่ปุ่น (ในขณะที่โครงสร้างพื้นฐานและระบบยังเป็นของเยอรมนี)

ปัจจุบันรถไฟความเร็วสูงของประเทศไต้หวันดำเนินการโดย Taiwan High Speed Railway Corporation (THSRC) มีสถานะและรูปแบบการบริหารเป็นเอกชนตามที่แสดงดังรูป

คณะกรรมการวิศว



โครงสร้างการบริหารจัดการระบบ HSR ในประเทศไต้หวัน

โครงการ HSR	North-South HSR
โครงสร้างองค์กร	· THSRC เป็นทั้ง Infrastructure และ Operating Company
ความเป็นเจ้าของ	· THSRC เป็นบริษัทร่วมลงทุนของเอกชน 5 ราย แต่ภายหลังภาครัฐได้เข้ามาเป็นหุ้นส่วนใหญ่ · THSRC ได้รับสัมปทานแบบ BOT เป็นเวลา 30 ปี
ค่าธรรมเนียมใช้เส้นทาง	· THSRC จ่าย 10% ของกำไรก่อนภาษีให้ภาครัฐเป็นภาษีการใช้ประโยชน์จากที่ดิน
แหล่งเงินทุน	· เดิมภาครัฐรับประกันการกู้ยืมแก่เจ้าหน้าที่ของ THSRC เท่านั้น แต่ปัญหาทางการเงินทำให้ภาครัฐต้องเข้าไปซื้อหลักทรัพย์ของ THSRC และกลายเป็นหุ้นส่วนใหญ่
การวางแผนเส้นทาง	ภาครัฐ
การเมือง/กฎเกณฑ์	
การจัดหาที่ดิน	ภาครัฐ
การก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐาน	THSRC
ความเป็นเจ้าของโครงสร้างพื้นฐาน	THSRC (สัมปทานอายุ 30 ปี)
การบริหารโครงสร้างพื้นฐาน	THSRC
การบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐาน	THSRC
การจัดหาขบวนรถ	THSRC แต่ภาครัฐเข้าไปมีอิทธิพลในการตัดสินใจ
การบำรุงรักษาขบวนรถ	THSRC
การให้บริการเดินรถ	THSRC
การบริหารพื้นที่สถานี	THSRC (สัมปทานอายุ 50 ปี)
อุปสงค์และรายได้	THSRC และภาครัฐรับความเสี่ยง (ในความเป็นจริงเมื่ออุปสงค์ที่ต่ำกว่าที่คาดการณ์ไว้ ภาครัฐตัดสินใจเข้าไปอุ้ม THSRC)



แหล่งเงินทุน

ระบบ THSR ได้รับการวางแผนให้เป็นโครงการที่ลงทุนโดยเงินทุนของเอกชนทั้งหมด โดยมีแหล่งเงินทุนมาจากเงินทุนของหุ้นส่วนใน THSRC จากการขายหุ้นบริมสิทธิ์แก่นักลงทุนสถาบัน และเงินกู้จากธนาคาร แต่จากความล่าช้าในการก่อสร้างและต้นทุนการก่อสร้างที่สูงกว่าประมาณการ ทำให้การขายหุ้นบริมสิทธิ์ ไม่เป็นไปตามเป้า สำหรับการกู้ยืมเงินจากธนาคารพาณิชย์ก็เกิดความล่าช้า

ในที่สุดรัฐบาลได้หันต้องเข้าไปให้การรับประกันการชำระหนี้แก่เจ้าหนี้ ทั้งในช่วงการก่อสร้างและการดำเนินการเดินรถ THSRC ประสบปัญหาทางการเงินอย่างต่อเนื่องทั้งจากความล่าช้าในการก่อสร้าง ต้นทุนก่อสร้างที่สูงกว่าประมาณการ อุปสงค์ที่ต่ำกว่าประมาณการ การตัดค่าเสื่อมราคาที่สูงและภาระดอกเบี้ยจ่าย ในที่สุดภาครัฐต้องยื่นมือเข้าช่วยโดยการเข้าซื้อหลักทรัพย์ของ THSRC เพื่อให้มีสภาพคล่องเพียงพอให้ดำเนินการต่อไปได้

ในปี ค.ศ. 2009 ภาครัฐได้เข้าไปเป็นหุ้นส่วนใหญ่ใน THSRC (ภาครัฐถือหุ้น 36% ในขณะที่หุ้นเดิม 5 รายถือหุ้น 28%) และได้ส่งตัวแทนไปทำหน้าที่ในคณะกรรมการบริหารของ THSRC ต่อมา มีการแก้ปัญหาด้วยการเปลี่ยนวิธีคิดค่าเสื่อมราคาและปรับโครงสร้างหนี้ภาระดอกเบี้ยที่ลดลงและปริมาณผู้โดยสารที่สูงขึ้น ทำให้ในปี ค.ศ. 2011 THSR มีกำไรจากการดำเนินงาน

โดยสรุประบบ THSR ใช้เงินลงทุนจากภาครัฐประมาณ 21% และภาคเอกชน 79%

การจัดสรรความเสี่ยง

ในช่วงการก่อสร้างได้เกิดความล่าช้า เนื่องจากปัญหาเกี่ยวกับการออกแบบ และการบูรณาการระหว่างขบวนรถที่ได้รับการออกแบบจากประเทศญี่ปุ่นและระบบรางและการเดินรถที่ได้รับการออกแบบจากเยอรมนี

THSRC เป็นกรณีตัวอย่างของความพยายามในการจัดสรรความเสี่ยงของระบบ HSR ทั้งหมดไปให้เอกชน แต่ไม่ประสบผลสำเร็จตามแผนทั้งหมด การให้สัมปทานแบบ BOT แก่บริษัทร่วมทุนเอกชน ทำไปเพื่อวัตถุประสงค์ในการจัดสรรความเสี่ยงทั้งหมดตั้งแต่การวางแผนและกำหนดเส้นทางไปถึงการก่อสร้าง การให้บริการเดินรถ และการจัดหาเงินทุน ไปอยู่ในมือของเอกชน

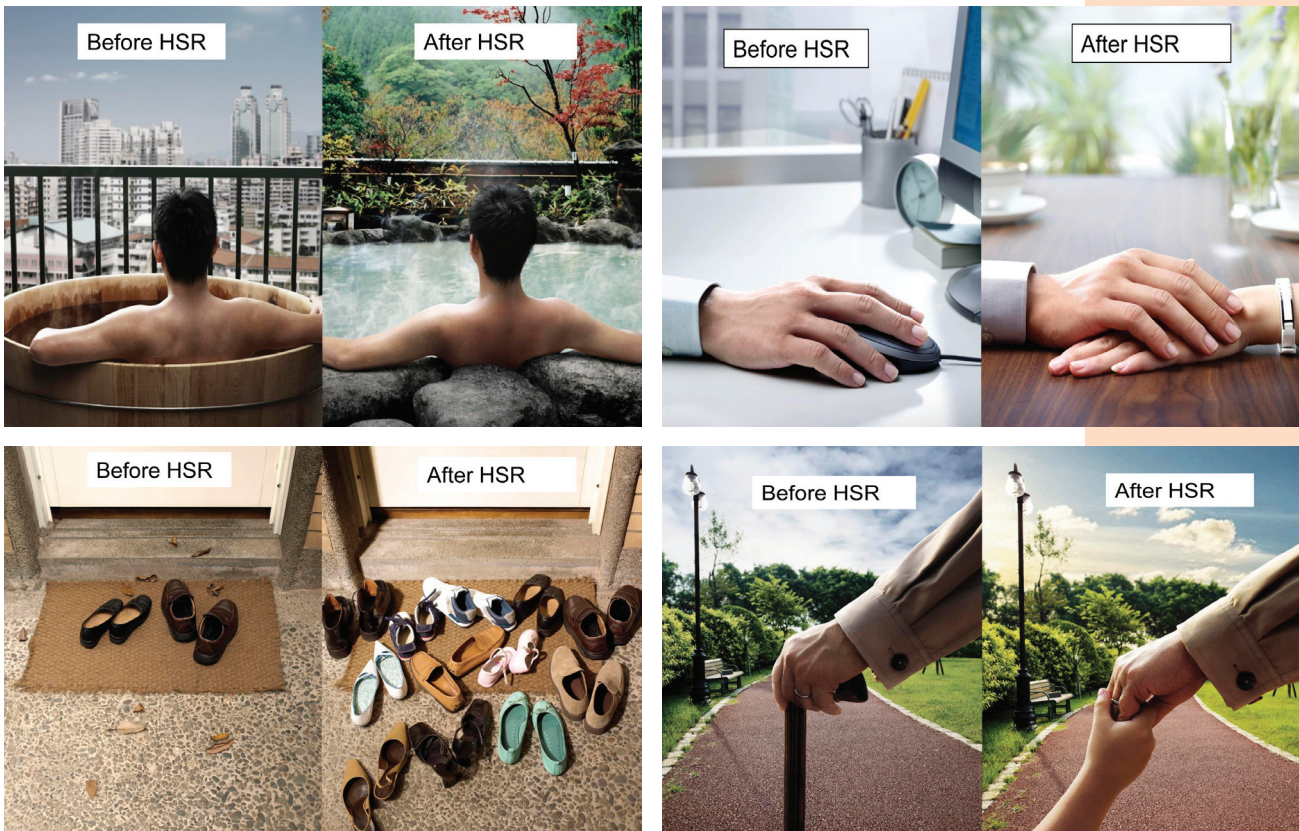
เดิม THSRC ได้ตัดสินใจให้ Eurorail ชนะการประมูลในการจัดหาขบวนรถ แต่ด้วยเหตุผลทางการเมืองบางประการ ในที่สุด THSRC ยกเลิกการประมูลดังกล่าวและยกสัมปทานให้แก่ Taiwan Shinkansen Consortium (TSC) ในการจัดหาขบวนรถ (หลังการฟ้องร้องเป็นเวลานาน THSRC ตกลงชดเชยค่าเสียหายให้ Eurorail เป็นเงินรวม \$89 ล้าน) ความกังวลเรื่องปัญหาแผ่นดินไหวเป็นเหตุผลหนึ่งของการเปลี่ยนแปลงครั้งนี้ นอกจากนี้รัฐบาลญี่ปุ่นยังเสนอเงินกู้ดอกเบี้ยต่ำให้แก่ระบบ THSR หาก TSC ได้รับสัมปทาน

การตัดสินใจใช้ขบวนรถที่ออกแบบโดยบริษัทจากประเทศญี่ปุ่น ในขณะที่โครงสร้างพื้นฐานและระบบรางถูกออกแบบตามมาตรฐานของยุโรป ก่อให้เกิดความเสี่ยงจากความล่าช้าในการก่อสร้างเนื่องจากวิศวกรจะต้องบูรณาการขบวนรถไฟที่ออกแบบตามมาตรฐานของประเทศหนึ่งเข้ากับระบบรางและการเดินรถ ที่ออกแบบตามมาตรฐานของอีกประเทศหนึ่งที่ใช้เทคโนโลยีต่างกัน

เมื่อเป็นที่แน่นอนว่าอุปสงค์ของผู้โดยสารมีต่ำกว่าประมาณการไปมาก และ THSRC ประสบปัญหาทางการเงิน ในที่สุดรัฐบาลไม่ยอมปล่อยให้ THSRC ประกาศล้มละลายและประนอมหนี้กับเจ้าหนี้ แต่กลับเข้าไปซื้อหุ้นจาก THSRC เพื่อฉีดเงินเข้าบริษัท เท่ากับว่าในที่สุดความเสี่ยงทางการเงินก็กลับมาตกอยู่ที่ภาครัฐ

ประเด็นอื่นๆ

- ความล่าช้าในการก่อสร้างเกิดจาก
 - ปัญหาในการจัดหาเงินทุน
 - การทดสอบความปลอดภัย (เกิดอุบัติเหตุในช่วงทดสอบ)
 - การบูรณาการเทคโนโลยีของขบวนรถและโครงสร้างพื้นฐาน
- ปัญหาทางการเงินของระบบ THSR เกิดจาก
 - ต้นทุนก่อสร้างที่สูงกว่าประมาณ จากความล่าช้าในการก่อสร้างและการบูรณาการเทคโนโลยี
 - จำนวนผู้โดยสารที่ต่ำกว่าประมาณการ
 - ข้อกำหนดในการบันทึกค่าเสื่อมราคาของสินทรัพย์ที่มีอายุสัมปทานจำกัด



ทั้งนี้ จุดยืนของประเทศไต้หวัน ก็คือ ไม่ต้องการเป็นผู้สร้างและผลิตรถไฟความเร็วสูงเพื่อจำหน่าย แต่ต้องการเป็นผู้ใช้ที่มีความสามารถในการบริหารการเดินทางและการซ่อมบำรุงอย่างมีประสิทธิภาพและยั่งยืน

ความคืบหน้าขบวนการพัฒนารถไฟความเร็วสูงของไทย

ปัจจุบันประเทศไทยอยู่ระหว่างดำเนินการศึกษาและออกแบบโครงการรถไฟความเร็วสูง 4 เส้นทาง โดยสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ดำเนินการ 3 เส้นทาง และการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ดำเนินการ 1 เส้นทาง โดยการพัฒนาสามารถแบ่งออกเป็น 2 ระยะ

การดำเนินงานระยะที่ 1

เส้นทางกรุงเทพฯ-พิษณุโลก ระยะทาง 382 กิโลเมตร

สนข. ลงนามในสัญญาจ้างที่ปรึกษา ระยะเวลาดำเนินงาน 14 เดือน โดย สนข. ได้ดำเนินการจัดประชุมคณะกรรมการกำกับงานศึกษาและออกแบบรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ-เชียงใหม่ ระยะที่ 1 กรุงเทพฯ-พิษณุโลก ครั้งที่ 5-4/2556 เมื่อวันที่ 17 กันยายน 2556 เพื่อพิจารณารายงานการศึกษาความเหมาะสม รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) รายงานสรุปแนวทางการดำเนินโครงการรถไฟความเร็วสูง ซึ่งที่ประชุมมีมติเห็นชอบรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) โดยให้นำเสนอสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) เพื่อพิจารณาดำเนินการตามขั้นตอนต่อไป โดย สนข. ได้จัดส่งรายงาน EIA ให้ สผ. เมื่อวันที่ 23 กันยายน 2556

ความคืบหน้า สนข. ได้กำหนดให้มีการประชุมคณะกรรมการกำกับฯ ครั้งที่ 6-5/2556 ในวันที่ 15 ตุลาคม 2556 เพื่อพิจารณาร่างแบบกรอบรายละเอียด (Draft Definitive Drawings) ร่างแบบแปลนแสดงแนวเขตทางและค่าพิกัด ร่างแบบแปลนแสดงที่ดินที่ถูกเขตทาง ร่างแบบแปลนแสดงทรัพย์สินที่อยู่ในเขตทาง และร่างบัญชีรายการแปลงที่ดินที่อยู่ในเขตทาง รายงานการศึกษาความเหมาะสม และรายงานสรุปแนวทางการดำเนินโครงการรถไฟความเร็วสูง

เส้นทางกรุงเทพฯ-นครราชสีมา ระยะทาง 256 กิโลเมตร

สนข. ลงนามในสัญญาจ้างที่ปรึกษา ระยะเวลาดำเนินงาน 14 เดือน โดย สนข. ได้ดำเนินการจัดประชุมคณะกรรมการกำกับงานศึกษาและออกแบบรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา ครั้งที่ 3/2556 เมื่อวันที่ 4 มิถุนายน 2556 ซึ่งที่ประชุมมีมติเห็นชอบรายงานฉบับกลาง (Interim Report) และจัดประชุมคณะกรรมการกำกับฯ ครั้งที่ 4/2556 เมื่อวันที่ 24 มิถุนายน 2556 ซึ่งที่ประชุมมีมติเห็นชอบรายงานการกำหนดแนวทางการออกแบบ (Conceptual Design Reports) และรายงานการวิเคราะห์ทางเลือกแนวเส้นทาง และการบริหารจัดการโครงข่าย รวมทั้งได้จัดสัมมนารับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2 ระหว่างวันที่ 11-14 มิถุนายน 2556 รวม 4 แห่ง (จังหวัดฉะเชิงเทรา จังหวัดสระบุรี จังหวัดนครราชสีมา และจังหวัดขอนแก่น)





ความคืบหน้า อยู่ระหว่างการพิจารณารายงานการศึกษาความเหมาะสม รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) รายงานสรุปแนวทางการดำเนินโครงการรถไฟความเร็วสูง ของคณะกรรมการกำกับฯ ครั้งที่ 5/2556 เมื่อวันที่ 7 ตุลาคม 2556

เส้นทางกรุงเทพฯ-หัวหิน ระยะทาง 225 กิโลเมตร

สนข. ลงนามในสัญญาจ้างที่ปรึกษา ระยะเวลาดำเนินงาน 14 เดือน โดย สนข. ได้ดำเนินการจัดประชุมคณะกรรมการกำกับงานศึกษาและออกแบบรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ- หัวหิน ครั้งที่ 3/2556 เมื่อวันที่ 14 มิถุนายน 2556 ซึ่งที่ประชุมมีมติเห็นชอบรายงานฉบับกลาง (Interim Report) และจัดประชุมคณะกรรมการกำกับฯ ครั้งที่ 4/2556 เมื่อวันที่ 17 กรกฎาคม 2556 ซึ่งที่ประชุมมีมติเห็นชอบรายงานการกำหนดแนวทางการออกแบบ (Conceptual Design Reports) และรายงานการวิเคราะห์ทางเลือกแนวเส้นทาง และการบริหารจัดการโครงข่าย รวมทั้งได้จัดสัมมนารับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2 ระหว่างวันที่ 19-21 มิถุนายน 2556 รวม 3 แห่ง (จังหวัดนครปฐม จังหวัดเพชรบุรี และจังหวัดประจวบคีรีขันธ์)

ความคืบหน้า ที่ปรึกษาอยู่ระหว่างจัดทำรายงานการศึกษาความเหมาะสม รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) รายงานสรุปแนวทางการดำเนินโครงการรถไฟความเร็วสูง เพื่อนำเสนอคณะกรรมการกำกับฯ พิจารณาให้ความเห็นชอบต่อไป

เส้นทางกรุงเทพฯ-ระยอง ระยะทาง 221 กิโลเมตร

รฟท. ได้คัดเลือกกลุ่มที่ปรึกษาเรียบร้อยแล้ว และคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย ในคราวประชุมเมื่อวันที่ 22 มกราคม 2556 พิจารณาให้ความเห็นชอบการจ้างกลุ่มบริษัท เอเชีย เอ็นจิเนียริง คอนซัลแต้นส์ จำกัด (AEC) ตามที่ รฟท. เสนอแล้ว และต่อมาคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 30 เมษายน 2556 ลงมติอนุมัติให้เปลี่ยนแปลงรายการก่อกำหนดผู้กั้นข้ามปีของ รฟท. จากรายการเดิม ค่าจ้างที่ปรึกษาเพื่อศึกษาและพัฒนารถไฟความเร็วสูง (Airport Rail Link) ต่อจากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ-ชลบุรี-พัทยา เป็นค่าจ้างที่ปรึกษาเพื่อศึกษาและพัฒนารถไฟความเร็วสูง (Airport Rail Link) ต่อจากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ-ชลบุรี-พัทยา-ระยอง ในวงเงิน 251.450 ล้านบาท (วงเงินตามผลการจัดหาที่ปรึกษาโดยวิธีคัดเลือก) โดยเบิกจ่ายจากงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2555 จำนวน 38.25 ล้าน

บาท ที่กระทรวงการคลังได้อนุมัติให้กันเงินไว้เบิกเหลือมปีแล้ว และงบประมาณประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2556 จำนวน 213.20 ล้านบาท

ความคืบหน้า รพท. ได้ลงนามในสัญญาจ้างกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา เอเชียน เอ็นจิเนียริง คอนซัลแต้นส์ จำกัด (AEC) เมื่อวันที่ 1 กรกฎาคม 2556 ระยะเวลาดำเนินงาน 14 เดือน

การดำเนินงานระยะที่ 2

เส้นทางพิษณุโลก-เชียงใหม่ ระยะทาง 363 กิโลเมตร

สนข. ได้รับการจัดสรรงบประมาณประจำปี 2556 ผู้กึ่งงบประมาณประจำปี 2557-2558 เพื่อดำเนินงานศึกษาและออกแบบระบบรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ-เชียงใหม่ ระยะที่ 2 พิษณุโลก-เชียงใหม่ ระยะทาง 363 กิโลเมตร

ความคืบหน้า สนข. ได้ลงนามในสัญญาจ้างที่ปรึกษาตามสัญญาเลขที่ 24/2556 ระยะเวลาดำเนินงาน 14 เดือน กำหนดเริ่มงานวันที่ 23 กันยายน 2556

เส้นทางนครราชสีมา-หนองคาย ระยะทาง 359 กิโลเมตร

สนข. ขอรับการจัดสรรงบประมาณประจำปี 2557 ผู้กึ่งงบประมาณประจำปี 2558 เพื่อดำเนินการ ศึกษาและออกแบบรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ-หนองคาย ระยะที่ 2 นครราชสีมา-หนองคาย

ความคืบหน้า สภาผู้แทนราษฎร มีมติเห็นชอบร่างพระราชบัญญัติงบประมาณรายจ่าย ประจำปีงบประมาณ 2557 เมื่อวันที่ 23 สิงหาคม 2556

เส้นทางหัวหิน-ปาดังเบซาร์ ระยะทาง 757 กิโลเมตร

สนข. ขอบรรจุค่าจ้างที่ปรึกษาเพื่อดำเนินการการศึกษาและออกแบบระบบรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ-ปาดังเบซาร์ ระยะที่ 2 หัวหิน-ปาดังเบซาร์ ระยะทาง 757 กิโลเมตร ภายใต้แผนงานตามยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ ซึ่งบรรจุอยู่ใน (ร่าง) พระราชบัญญัติให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงินเพื่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ พ.ศ. รวมวงเงิน 529.00 ล้านบาท (ปี 2558 วงเงิน 264.00 ล้านบาท และปี 2559 วงเงิน 265.00 ล้านบาท)

ความคืบหน้า สภาผู้แทนราษฎรมีมติเห็นชอบร่างพระราชบัญญัติให้อำนาจกระทรวงการคลัง กู้เงิน เพื่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ พ.ศ. เมื่อวันที่ 20 กันยายน 2556

ผลการศึกษาในเบื้องต้นของ สนข.

กรุงเทพฯ-พิษณุโลก-เชียงใหม่

แนวเส้นทางเริ่มจากสถานีบางซื่อไปจนถึงสถานีพิษณุโลก เป็นแนวเส้นทางเป็นแนวที่ใช้เขตทางรถไฟเดิมเป็นหลักซึ่งในช่วงจากกรุงเทพฯ-อยุธยาจะเป็นโครงสร้างยกระดับประมาณ 61 กม. ซึ่งจากกรุงเทพฯ-พิษณุโลก จะดำเนินงานก่อสร้างในระยะแรก และจากสถานีพิษณุโลกไปจนถึงสถานีเชียงใหม่ จะตัดแนวเส้นทางใหม่ไปสุโขทัยแล้วตรงไปลำปางเข้าสู่ทางรถไฟเดิมไปจนถึงเชียงใหม่ จะดำเนินงานศึกษาและออกแบบเพื่อดำเนินงานก่อสร้างในระยะต่อไป โครงการมีระยะทางยาวประมาณ 668 กิโลเมตร

กรุงเทพฯ-นครราชสีมา-หนองคาย

แนวเส้นทางโครงการแบ่งออกเป็น 3 ช่วง ตามลักษณะทางกายภาพและระยะของการดำเนินการ ช่วงแรกกรุงเทพฯ-บ้านภาชี ระยะทาง 84 กิโลเมตร ช่วงนี้จะซ้อนทับกับการศึกษาของสายเหนือ กรุงเทพฯ-เชียงใหม่ ช่วงบ้านภาชี-นครราชสีมา ระยะทาง 168 กิโลเมตร เป็นช่วงที่จะดำเนินงานก่อสร้าง

ในระยะแรก ซึ่งส่วนใหญ่เป็นโครงสร้างระดับดิน ช่วงนครราชสีมา-หนองคาย โครงการมีระยะทางประมาณ 356 กิโลเมตร เป็นช่วงที่จะดำเนินงานศึกษาและออกแบบเพื่อดำเนินการก่อสร้างในระยะต่อไป โครงการมีระยะทางรวม ประมาณ 601 กม.

กรุงเทพฯ-หัวหิน-ปาดังเบซาร์

แนวเส้นทางของโครงการจะเริ่มจากสถานีกลางบางซื่อ มุ่งขึ้นทางเหนือเล็กน้อย แล้ววกไปทางทิศตะวันตก ผ่านเขตตลิ่งชัน เข้าสู่อำเภอศาลายา อำเภอเมืองนครปฐม ผ่านอำเภอบ้านโป่ง แล้วมุ่งลงทางทิศใต้ เข้าสู่อำเภอโพธาราม อำเภอเมืองราชบุรี อำเภอปากท่อ ผ่านสถานีรถไฟบางเค็ม (ซึ่งอยู่บริเวณแยกวงษ์มะนาว) ผ่านสถานีรถไฟเขาย้อย เข้าสู่เขตอำเภอเมืองเพชรบุรี แล้วมุ่งลงใต้สู่อำเภอชะอำ และอำเภอหัวหิน จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ แนวเส้นทางนี้จะใช้เขตทางรถไฟที่มีอยู่เดิมเป็นหลัก ซึ่งเป็นช่วงที่จะดำเนินงานก่อสร้างเป็นระยะแรก ระยะทางประมาณ 218 กม. ส่วนช่วงหัวหิน-ปาดังเบซาร์ มีระยะทาง 757 กม. ทำให้โครงการมีระยะทางรวมทั้งสิ้น 975 กม. สถานีประกอบด้วย 15 สถานี ได้แก่ สถานีนครปฐม, ราชบุรี, เพชรบุรี, หัวหิน, ประจวบคีรีขันธ์, บางสะพานใหญ่, ชุมพร, หลังสวน, ท่าชนะ, สุราษฎร์ธานี, เวียงสระ, ชุมทางทุ่งสง, พัทลุง, หาดใหญ่ และปาดังเบซาร์

โดยมีข้อมูลผลการศึกษาในเบื้องต้นของ สนข. ดังตาราง

เส้นทาง	ระยะทาง (กม.)	ตำแหน่งสถานี	ระยะเวลา (ชม.)	ค่าโดยสาร (บาท)	เงินลงทุน
1. กรุงเทพฯ-เชียงใหม่	668	11	3:16	1,336	387,821
1.1 กรุงเทพฯ-พิษณุโลก	380	6	1:50	770	
1.2 พิษณุโลก-เชียงใหม่	288	5	1.26	566	
2. กรุงเทพฯ-หนองคาย	601	7	3:52	1,202	170,450
2.1 กรุงเทพฯ-นครราชสีมา	256	3	1:12	512	
2.2 นครราชสีมา-หนองคาย	357	4	2:40	714	
3. กรุงเทพฯ-ปาดังเบซาร์	975	15	5:45	1,950	124,327.9
3.1 กรุงเทพฯ-หัวหิน	218	4	1:05	450	
3.2 หัวหิน-ปาดังเบซาร์	757	11	4:40	1,514	

- หมายเหตุ :
1. ความเร็วสูงสุด 250 กม./ชม.
 2. อัตราค่าโดยสารประมาณ 2 บาท/กม.
 3. จำนวนสถานีไม่นับรวมสถานีบางซื่อ

โครงการศึกษาและออกแบบรถไฟความเร็วสูงใน ระยะที่ 1 ของทั้ง 3 เส้นทาง ได้แก่ กรุงเทพฯ-พิษณุโลก กรุงเทพฯ-นครราชสีมา และกรุงเทพฯ-หัวหิน จะแล้วเสร็จในช่วงต้นปี 2557 หลังจากนั้นจะดำเนินการเตรียมความพร้อมของโครงการตามระเบียบและข้อกำหนดที่เกี่ยวข้อง เพื่อนำเสนอคณะรัฐมนตรีอนุมัติก่อสร้างในช่วงต้นปี 2558 และจะเข้าสู่กระบวนการประกวดราคาแบบนานาชาติ และดำเนินการก่อสร้างติดตั้งระบบอาณัติสัญญาณและโทรคมนาคม และจัดซื้อขบวนรถ โดยจะเปิดให้บริการในปี 2563 ...



เส้นทางกรุงเทพฯ-ระยอง

ความคืบหน้า รฟท. ได้ลงนามในสัญญาจ้างที่ปรึกษา เอเซียเน็ท เอ็นจิเนียริง คอนซัลแต้นส์ จำกัด (AEC) แล้ว เมื่อวันที่ 1 กรกฎาคม 2556 ระยะเวลาดำเนินงานทั้งสิ้น 14 เดือน (สิ้นสุดสัญญาวันที่ ๑ กันยายน 2557)

คณะกรรมการบริหารโครงการ (Steering Committee) โครงการศึกษาความเหมาะสม ตรวจสอบและออกแบบรายละเอียด โครงการระบบรถไฟฟ้าเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ส่วนต่อขยายจากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ-ชลบุรี-พัทยา ไปถึงระยอง

- ตรวจการจ้างงานงวดที่ 1 วันที่ 16 สิงหาคม 2556 ทปช.ส่งรายงานเบื้องต้น (Inception Report) ที่ประชุมมีมติเห็นชอบรายงานตามที่ ทปช. เสนอมา

- ประชุมใหญ่การมีส่วนร่วมของประชาชน ครั้งที่ 1 (ปฐมนิเทศโครงการ) วันที่ 12 กันยายน 2556 จังหวัดฉะเชิงเทรา และ 13 กันยายน 2556 จังหวัดชลบุรี

- ตรวจการจ้างงานงวดที่ 2 วันที่ 14 ตุลาคม 2556 ทปช. ได้จัดส่งรายงานศึกษาทางเลือกของแนวเส้นทางรถไฟฟ้า รูปแบบ และระบบปฏิบัติการเดินรถที่เหมาะสมที่ประชุมมีมติเห็นชอบรายงานตามที่ ทปช. เสนอมา

- ตรวจการจ้างงานงวดที่ 3 วันที่ 13 พฤศจิกายน 2556 ทปช. ได้จัดส่งรายงานขั้นกลาง (Interim Report) และแบบเบื้องต้น ที่ประชุมมีมติเห็นชอบรายงานตามที่ ทปช. เสนอมา

- ตรวจการจ้างงานงวดที่ 4 วันที่ 26 ธันวาคม 2556 ทปช. ได้จัดส่งร่างรายงานการศึกษาความเหมาะสมของโครงการและร่างรายงานการศึกษาผลการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ประชุมมีมติเห็นชอบรายงานตามที่ ทปช. เสนอมา

- ประชุมใหญ่การมีส่วนร่วมของประชาชน ครั้งที่ 2 (สรุปผลการคัดเลือกแนวเส้นทาง) วันที่ 11 ธันวาคม 2556 จังหวัดฉะเชิงเทรา และ 12 ธันวาคม 2556 จังหวัดระยอง

- ทปช. จัดส่งรายงานการศึกษาความเหมาะสมของโครงการและรายงานการศึกษาผลการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม เมื่อวันที่ 27 ธันวาคม 2556 ปัจจุบันอยู่ระหว่างการพิจารณาของคณะกรรมการฯ



อันตราย

การปล่อยโคมลอย โคมควัน และการจุดบั้งไฟ

การปล่อยโคมลอย โคมควัน และการจุดบั้งไฟ ถือว่าเป็นที่นิยมในเทศกาลต่างๆ เพื่อสร้างสีสัน อย่างเช่น เทศกาลลอยกระทง ในจังหวัดภาคเหนือหรือเทศกาลยี่เป็ง มีกิจกรรมการปล่อยโคมลอย หรือที่เรียกว่า “โคมไฟ” โดยมีการจุดไฟเพื่อให้เกิดอากาศร้อนพุงตัวโคมให้ลอยขึ้น และโคมควันหรือที่เรียกว่า “ว่าวสม หรือว่าวโฮม” คือ โคมขนาดใหญ่ บรรจุกด้วยควันร้อน ไม่ต้องใช้เชื้อเพลิง ปล่อยให้ลอยขึ้นไปบนท้องฟ้า โคมลอยมักจะปล่อยในช่วงหัวค่ำและกลางคืน เพราะจะมองเห็นแสงไฟที่เกิดจากการเผาไหม้ของเชื้อเพลิงที่ผูกติดโคมไว้ ส่วนโคมควันจะปล่อยในเวลากลางวันตัวโคมจะมีสีสันสดใสขนาดใหญ่



ลักษณะโคมลอย

โคมลอย ตามมาตรฐานผลิตภัณฑ์ชุมชน มผช. 808/2552 จะต้องมีปริมาตรไม่เกิน 1 ลูกบาศก์เมตร โดยมีเส้นผ่าศูนย์กลางไม่เกิน 90 เซนติเมตร หรือสูงไม่เกิน 140 เซนติเมตร ทำจากวัสดุธรรมชาติ เช่น กระดาษว่าว โครงทำจากไม้ไผ่ เชื้อเพลิงทำจากกระดาษชุบเทียน ขี้ผึ้ง พาราฟิน น้ำหนักไม่เกิน 55 กรัม เผาไหม้เชื้อเพลิง ไม่เกิน 8 นาที ยึดติดกับตัวโคมด้วยเชือกทนไฟ หรือลวดอ่อนเบอร์ 24 จำนวน 2 เส้น ยาวเส้นละไม่เกิน 30 เซนติเมตร



โคมลอย

โคมควันมักปล่อยบริเวณวัดในจังหวัดทางภาคเหนือ โดยเฉพาะจังหวัดเชียงใหม่ มีการปล่อยโคมควันขนาดใหญ่เป็นจำนวนมาก ในวันขึ้น 15 ค่ำ เดือน 12 วันลอยกระทง ระหว่างเวลา 10.00-12.00 น.

ลักษณะโคมควัน

โคมควันมาตรฐานทำจากกระดาษว่าว ขนาดกว้างยาว ไม่เกิน 50x75 เซนติเมตร/แผ่น ใช้ประกอบโคมจำนวนไม่เกิน 72 แผ่น/โคม ปากโคมมีเส้นผ่าศูนย์กลางไม่น้อยกว่า 60 เซนติเมตร โดยหลีกเลี่ยงการใช้กระดาษสีเดียวกับท้องฟ้า เช่น ฟ้า ขาว และเทา



โคมควัน



บั้งไฟ

การจุดบั้งไฟในงานบุญบั้งไฟของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ โดยทั่วไปจะมีการกำหนดการจัดงานในเดือนพฤษภาคม - มิถุนายน ช่วงเทศกาลเข้าพรรษา แต่เนื่องจากปัจจุบันพฤติกรรมการจุดบั้งไฟได้ผิดเพี้ยนไปจากรูปแบบเดิม โดยมีการเล่นพนันบั้งไฟ ที่เรียกว่า “บั้งไฟสนาม” ซึ่งเป็นการลักลอบจุดบั้งไฟในหลายพื้นที่ตลอดทั้งปี ไม่เพียงแคในช่วงเทศกาลเท่านั้น

ผลกระทบและอันตรายจากการปล่อยโคมลอย โคมควัน และการจุดบั้งไฟ

การปล่อยโคมลอย โคมควัน และการจุดบั้งไฟ อาจก่อให้เกิดไฟไหม้ หรืออัคคีภัยร้ายแรง และเป็นภัยคุกคามต่อความปลอดภัยในการบินของอากาศยาน ที่นำมาถึงความเสียหายต่อชีวิตและทรัพย์สินของส่วนรวม เช่น ไฟไหม้บ้านเรือนประชาชน ไฟไหม้ป่าไม้ หรืออาจทำให้เครื่องบินตกได้

ผลกระทบบนดินของโคมลอย

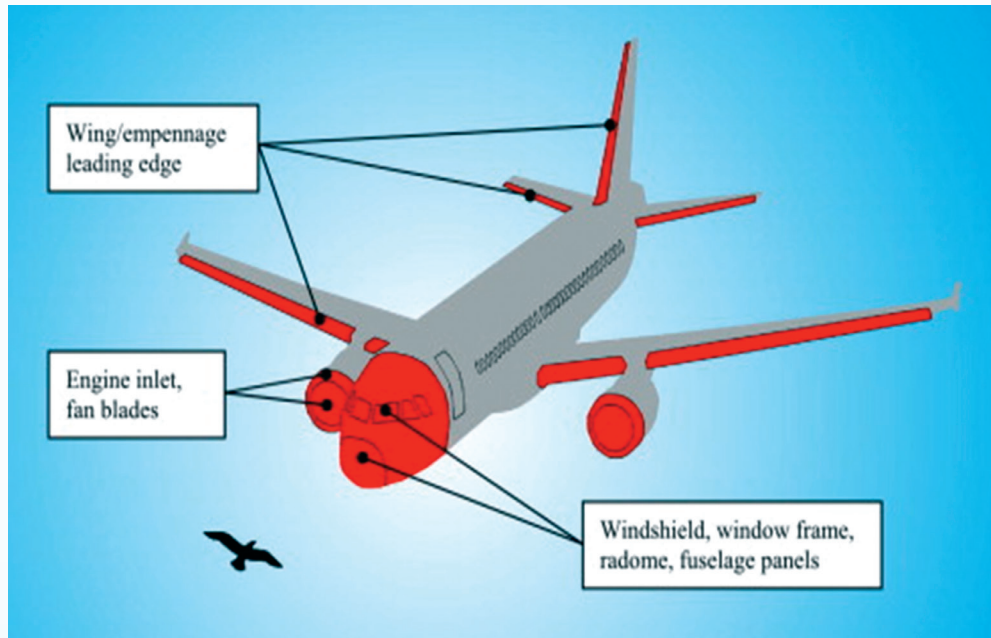
กรณีเป็นชาวหนังสือพิมพ์และสื่อแขนงต่างๆ เกิดเหตุไฟไหม้ร้านค้า ทรัพย์สินของประชาชน อันเนื่องมาจากการปล่อยโคมลอยและจุดบั้งไฟ โดยเกิดเหตุไฟลุกไหม้ที่ตัวโคมขณะลอยอยู่เหนือท้องฟ้า ร่วงหล่นลงมาพร้อมเปลวไฟสู่พื้นดิน ตกลงบนทุ่งหญ้า หลังคาบ้าน หรือป่าไม้ โดยวัสดุที่ติดไฟเกิดเพลิงไหม้ หรือลอยไปตกลงบนสายไฟฟ้าแรงสูง ทำให้หม้อแปลงไฟฟ้าระเบิดและไฟฟ้าดับทั้งเมือง เป็นต้น

ผลกระทบบนท้องฟ้าของโคมลอยและโคมควัน

ปัจจุบันได้มีการเพิ่มปริมาณเชื้อเพลิงที่ผูกติดกับตัวโคมลอย เพื่อให้ลอยอยู่ในอากาศได้สูงและนานขึ้น แต่หารู้ไม่ว่าผลกระทบที่ตามมาของโคมลอย ในขณะที่ลอยอยู่สูงท้องฟ้าตามกระแสลมจะพัดพาไปอย่างไร้จุดหมาย ซึ่งอาจจะไปชนกับเครื่องบินที่บินอยู่บนท้องฟ้าตามเส้นทางการบิน และอาจสร้างความเสียหายต่อทรัพย์สินและชีวิตคนในเครื่องบิน ซึ่งได้รับการยืนยันจากนักบินและผู้เกี่ยวข้องว่า เครื่องบินสามารถระเบิดได้ทันที นี่คือการภัยอันตรายที่หลายๆ คนมองข้าม



ภาพแสดงระดับเพดานบินของเครื่องบิน



ภาพแสดงภัยอันตรายจากโคลนลอยและโคลนควัน ต่อเครื่องบิน

สาเหตุและปัจจัยที่เกี่ยวข้อง อากิเธรน

- 1) การเล่นพนันประพฤติที่ผิดเพี้ยนไปจากวัฒนธรรม/ประเพณีท้องถิ่นดั้งเดิม
- 2) มีการพัฒนาวัสดุที่ใช้ทำเชื้อเพลิงซึ่งอาจทำให้เกิดอันตราย (ไฟไหม้/ระเบิด) เพื่อให้อุปกรณ์มีขนาดใหญ่และลอยสูงขึ้น
- 3) โคลนลอยถูกนำมาใช้เป็นเครื่องมือในการประชาสัมพันธ์สินค้าและการท่องเที่ยวอย่างผิดๆ



ผลกระทบบนท้องฟ้าของการจรวดบังไฟ

การจรวดบังไฟ อันตรายที่คาดไม่ถึงต่อการเดินทางของประเทศไทยซึ่งเคยได้รับรายงานจากนักบินว่า พบเห็น บังไฟขณะทำการบินในระดับความสูง 20,000 ฟุต (ประมาณ 6,000 เมตร) เป็นระดับที่สูงมาก มีความเสี่ยงที่จะเกิดอันตรายร้ายแรงต่ออากาศยาน เนื่องจากเป็นระดับเพดานบินของเครื่องบินโดยสารทั่วไปที่มีความสูงประมาณ 20,000-30,000 ฟุต โดยในช่วงระยะเวลาหลายปีที่ผ่านมาได้มีรายงานการพบเห็นบังไฟและโคมลอยจากนักบินอยู่เสมอๆ

จากข่าวหนังสือพิมพ์ และสื่อแขนงต่างๆ ได้เผยแพร่การเกิดเหตุบังไฟระเบิดขณะทำการจรวด มีผู้ได้รับบาดเจ็บและเสียชีวิต หรือบังไฟ ตกลงชนบ้านเรือนหรือรถยนต์ มีผู้เสียชีวิต และทำให้สูญเสียทรัพย์สิน เป็นต้น

ประชาชนยังไม่ทราบถึงความสูญเสียในภาพลบ ที่อาจทำให้เศรษฐกิจเสียหายในด้านการท่องเที่ยว จากการจรวดบังไฟพุ่งทะยานสู่ท้องฟ้าอย่างสวยงาม แต่หากไปชนกับเครื่องบินโดยสารที่มีประชาชนและนักท่องเที่ยวต่างชาติโดยสารบนเครื่องบินเกิดเหตุระเบิดขึ้นเพราะบังไฟพุ่งชนสิ่งที่ตามมาคือความสูญเสียอย่างใหญ่หลวง ทั้งชีวิตและทรัพย์สิน ตลอดจนภาพลักษณ์ของประเทศไทย

การจรวดบังไฟปัจจุบันมีการแข่งขันกันเพียงเพื่อให้บังไฟของใครจะสูงกว่ากัน แต่หารู้ไม่ว่าการจรวดบังไฟยิ่งสูงมหันตภัยความสูญเสียยิ่งคืบคลานเข้าใกล้ต่อการบินของอากาศยานมากขึ้นด้วย นักบินก็ได้แต่ภาวนาขออย่าได้พบเจอโคมลอย โคมควัน ตะไล และบังไฟเลย



ที่มา: YouTube (ตะลิ่ง บั้งไฟเกือบชนเครื่องบิน)

ภาพถ่ายบั้งไฟ พุ่งทะยานอยู่ใกล้เครื่องบิน



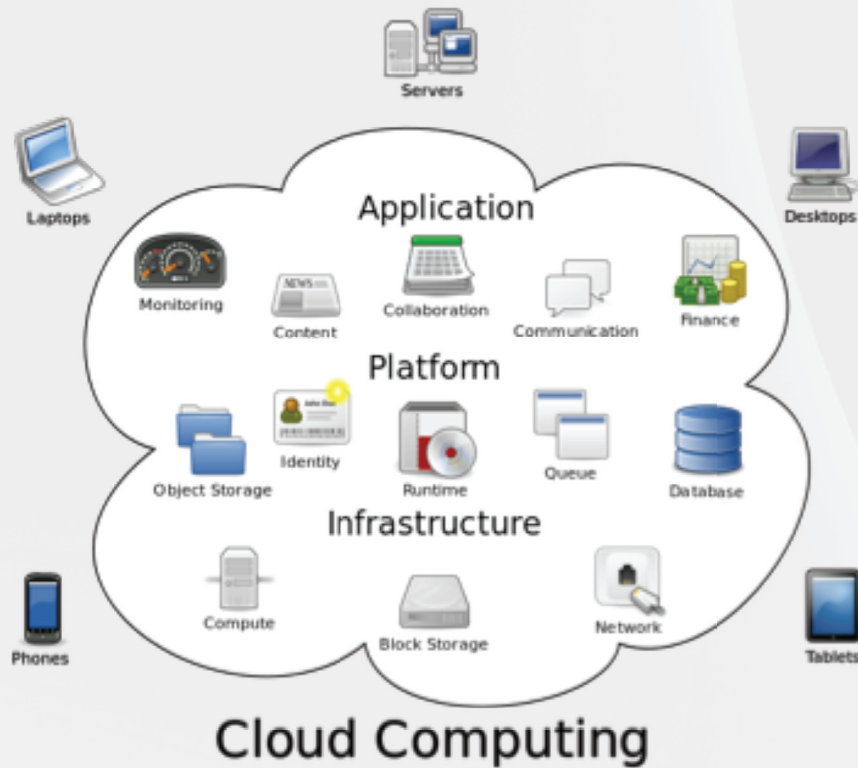
การจุดบั้งไฟในปัจจุบัน

สำหรับการจุดบั้งไฟในอดีตนั้นจะใช้วัสดุอุปกรณ์ทำจากไม้ไผ่ ไม่เหมือนปัจจุบันบั้งไฟได้ฉีดเพี้ยนไปด้วยการใช้ท่อ PVC หรือท่อเหล็กแทน และเพิ่มปริมาณดินปืนให้มากขึ้น เพื่อการจุดบั้งไฟให้สามารถพุ่งทะยานรั้งจุดหมายเพียงต้องการความสูง ถ้าบั้งไฟใครสูงกว่าคือผู้ชนะการพนัน โดยจุดหมายปลายทางจะพุ่งชนโดนอะไรก็เป็นเรื่องของชะตากรรม หรือความโชคร้ายไปเท่านั้น

การปล่อยโคมลอย โคมควัน และการจุดบั้งไฟ ควรดำเนินการการแจ้งเวลาและจำนวนให้สนามบิน/ท่าอากาศยาน หรือศูนย์ควบคุมการบิน ในพื้นที่ทราบล่วงหน้า 7 วัน ก่อนการปล่อยจริง และต้องมีผู้ประสานงานการปล่อย โดยให้แจ้งข้อมูลมายังสนามบินทุกครั้ง เพื่อจะได้ออกประกาศแจ้งเตือน (NOTAM) ให้นักบินทราบล่วงหน้า โทร. 0 2287 0320-9 กรมการบินพลเรือน (ต่อฝ่ายประชาสัมพันธ์ และสอบถามหมายเลขโทรศัพท์สนามบินที่จะแจ้ง)

ความผิดปกติเกิดความเสียหายต่ออากาศยาน

- พระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ พ.ศ. 2521
- พระราชบัญญัติเดินอากาศ พ.ศ. 2497 โคมลอย โคมควัน มีปริมาตรเกิน 1 ลูกบาศก์เมตร การปล่อยต้องได้รับอนุญาตตามที่รัฐมนตรีกำหนด
- พระราชบัญญัติอาวุธปืน เครื่องกระสุนปืน วัตถุระเบิด ดอกไม้เพลิง และสิ่งเทียมอาวุธปืน พ.ศ. 2490



รูปที่ 1 แนวความคิดของ Cloud Computing

การพัฒนาและประยุกต์ใช้ แบบจำลองใน Cube Cloud

พศ. (พิเศษ) ดร.ปริญญา ภูนิคทา

หัวหน้ากลุ่มประยุกต์นวัตกรรมเพื่อการวางแผน

ความเป็นมาของแบบจำลองด้านการขนส่งและจราจร ของ สนข. ด้วยโปรแกรม Cube

แบบจำลองด้านการขนส่งและจราจรระดับประเทศ (National Model: NAM) ของ สนข. ที่ได้ดำเนินการพัฒนาขึ้น ตั้งแต่โครงการ UTDM (ปี พ.ศ. 2541) จนถึง TDL (ปี พ.ศ. 2556) เป็นแบบจำลองที่พัฒนาขึ้นเพื่อใช้กับคอมพิวเตอร์ส่วนบุคคล (PC) โดยแบบจำลองจะทวีความซับซ้อนมากขึ้น เพื่อให้สามารถรองรับกับความต้องการในการวิเคราะห์ที่เพิ่มมากขึ้น จึงทำให้คอมพิวเตอร์ที่ใช้สำหรับรันแบบจำลองจะต้องมีประสิทธิภาพที่สูงขึ้นด้วย แม้ว่าคอมพิวเตอร์จะมีประสิทธิภาพสูงขึ้นแต่ก็ยังไม่เพียงพอกับการรันแบบจำลองเพื่อทดสอบกรณีศึกษาต่างๆ อย่างทัน่วงที่

เทคโนโลยี Cloud Computing

แนวความคิดของ Cloud Computing เป็นการเข้าใช้ บริการจากระบบคอมพิวเตอร์บนเครือข่ายอินเทอร์เน็ตที่ กระจายการให้บริการอยู่ตามพื้นที่ต่างๆ ผ่านตัวกลางคือ บราวเซอร์ (Browser) โดยที่ผู้ใช้บริการไม่จำเป็นต้องลงทุน ในการจัดหาทรัพยากรโครงสร้างพื้นฐานด้านไอที ดังแสดง ในรูปที่ 1

คุณสมบัติสำคัญของ Cloud Computing มีดังนี้

1. ไม่จำกัดสถานที่ในการใช้งานและอุปกรณ์ (Device and location independence) เมื่อมีการเชื่อมต่อระบบ อินเทอร์เน็ตก็สามารถใช้งาน Cloud Computing ได้



2. การให้บริการตามความต้องการของผู้ใช้ (Multi-tenancy) เนื่องจากความต้องการการใช้งานของผู้ใช้ไม่เท่ากัน ทำให้ประหยัดในการลงทุนเพื่อจัดซื้ออุปกรณ์ในการใช้งาน

3. การคิดอัตราค่าบริการตามที่ใช้งานจริง (On Demand) ระบบ Cloud Computing เป็นการให้บริการผ่านทางอุปกรณ์หรือเครื่องมือด้าน IT ซึ่งจะต้องมีการลงทุนด้านฮาร์ดแวร์ ซอฟต์แวร์ โครงสร้างพื้นฐานต่างๆ และลิขสิทธิ์ของซอฟต์แวร์ที่ใช้ โดยในการขอใช้บริการผู้ใช้งานจะต้องมีการกำหนดสิทธิ์เพื่อเข้าใช้งานและคิดอัตราค่าบริการตามสิทธิ์ที่ได้รับ

4. เป็นระบบที่สามารถทำงานได้อย่างต่อเนื่องและตลอดเวลา แม้เครื่องคอมพิวเตอร์แม่ข่ายจะเกิดข้อขัดข้อง

5. ระบบถูกออกแบบให้รองรับการขยายตัวของระบบได้ง่าย (Scalability) เพื่อรองรับปริมาณและความต้องการของผู้ใช้

6. มีระบบรักษาความปลอดภัยสูง เพื่อให้ผู้ใช้บริการสามารถมั่นใจในการใช้งาน

7. สามารถปรับปรุงระบบหรือซ่อมแซมได้ง่าย (Maintainability) เพราะมีการบริหารจัดการจากส่วนกลางทั้งหมด

ส่วนประกอบของ Cloud Computing

ระบบ Cloud Computing มีส่วนประกอบสำคัญ 4 ส่วน ดังนี้

1. **Cloud Clients** คือ เครื่องมือสำหรับเข้าใช้งาน เช่น Web browser ของ Desktop computer, Notebook, โทรศัพท์มือถือ หรือ Tablet เป็นต้น

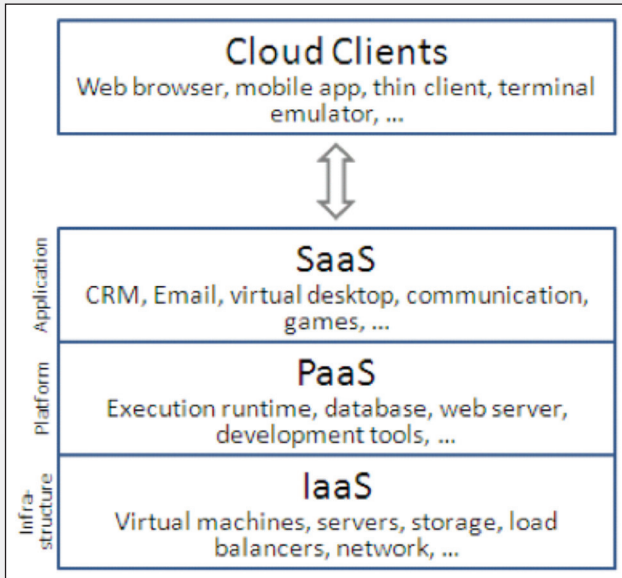
2. **Application หรือ Software as a Service (SaaS)** คือ Software ต่างๆ ที่เปิดให้ใช้งานบน Cloud โดยที่ผู้ใช้ไม่จำเป็นต้องติดตั้ง Software ไว้บนเครื่องที่ใช้งาน เช่น Google Apps, Microsoft Office 365 เป็นต้น

3. **Platform หรือ Platform as a Service (PaaS)** คือ สภาพแวดล้อมในการประมวลผล (Computing Platform) สำหรับการพัฒนา Software และ Application โดยผู้ให้บริการจะจัดเตรียมสิ่งที่จำเป็นต้องใช้ในการพัฒนา Software และ Application เช่น Operating System (OS), Web Application, Database Server โดยบริการทั้งหมดทำงานภายใต้ระบบรักษาความปลอดภัยเครือข่าย และสามารถเรียกใช้งานได้ผ่าน Web Application ตัวอย่างเช่น AWS Elastic Beanstalk, Google App Engine, Windows Azure Cloud Services เป็นต้น

4. **Infrastructure หรือ Infrastructure as a Service (IaaS)** คือ เป็นการให้บริการโครงสร้างพื้นฐานที่รองรับ Cloud Computing และระบบจัดเก็บข้อมูล (Storage) ที่ทำงานอยู่บนระบบเสมือน (Virtualization) เพื่อรองรับ



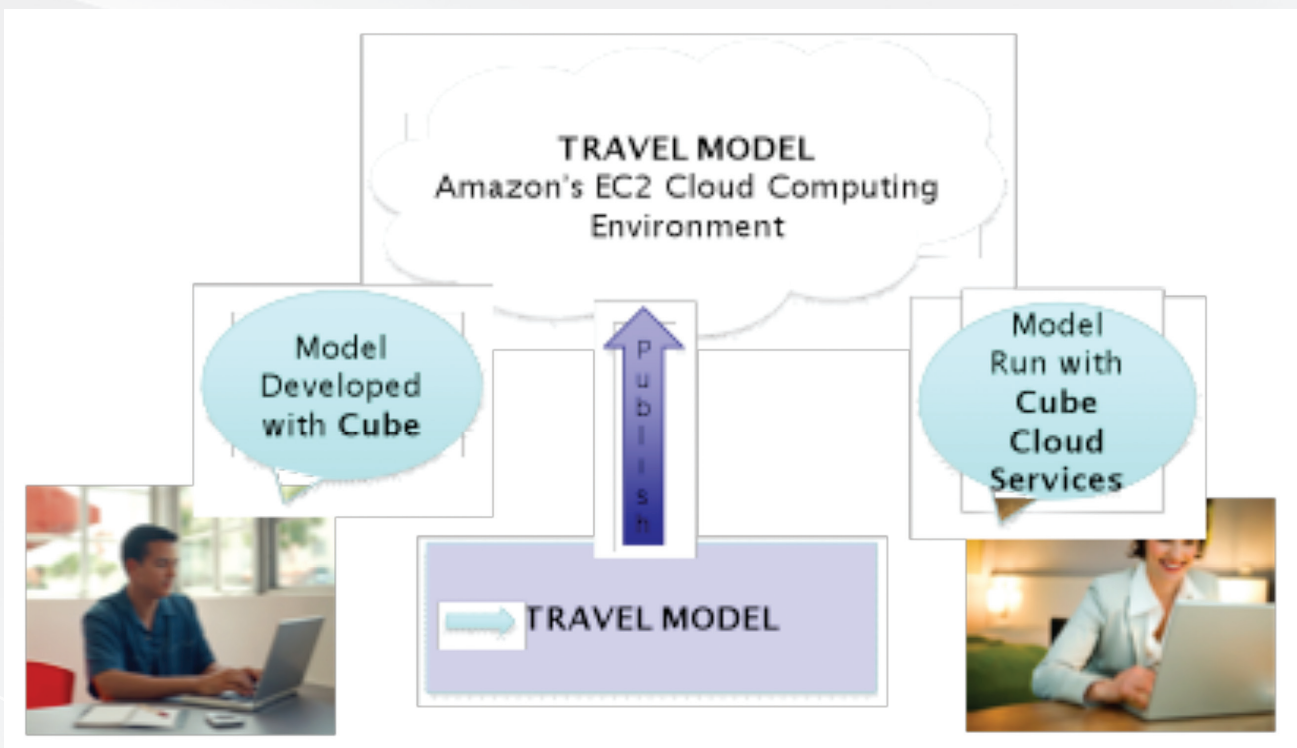
การใช้งาน Software และ Application โดยจะต้องติดตั้งโปรแกรมที่เกี่ยวข้องบนโครงสร้างพื้นฐานของระบบ Cloud ตัวอย่างเช่น Amazon EC2, Azure Services Platform, Google Compute Engine เป็นต้น



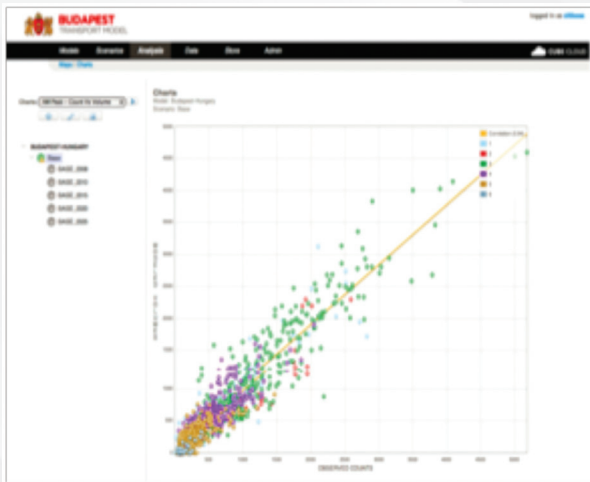
รูปที่ 2 ส่วนประกอบของ Cloud Computing

เทคโนโลยี Cube Cloud

บริษัท Citilabs ได้มีการพัฒนาเทคโนโลยีใหม่สำหรับการพัฒนาแบบจำลองด้านการขนส่งและจราจร เรียกว่า Cube Cloud วัตถุประสงค์เพื่อแก้ไขปัญหาด้านเวลาที่ใช้ในการรันแบบจำลองและไม่สามารถเปรียบเทียบผลการวิเคราะห์ได้ ซึ่งระบบ Cube Cloud ได้พัฒนาภายใต้แนวคิดที่ให้ผู้ใช้งานสามารถพัฒนา เข้าถึงและใช้งานแบบจำลองด้านการขนส่งและจราจรได้อย่างสะดวกทุกที่ทุกเวลา โดย Cube Cloud ถูกพัฒนาขึ้นบนบริการ Amazon EC2 ซึ่งเป็นบริการ IaaS ของบริษัท Amazon แสดงในรูปแบบที่ 3-4



รูปที่ 3 แนวคิดในการพัฒนาแบบจำลองการขนส่งและจราจรบน Cube Cloud



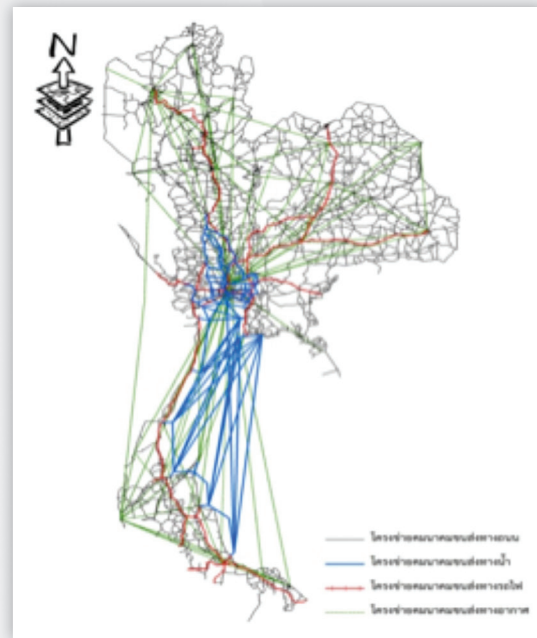
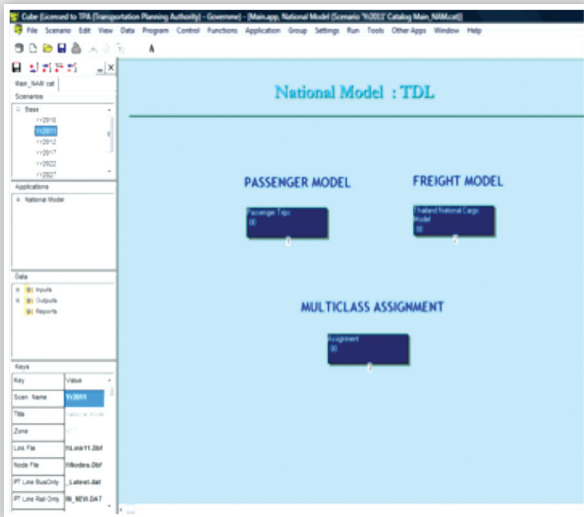
รูปที่ 4 การแสดงผลลัพธ์การวิเคราะห์แบบจำลองด้วย Cube Cloud

การพัฒนาและประยุกต์ใช้แบบจำลองใน Cube Cloud ในประเทศไทย

สนข. ซึ่งเป็นหน่วยงานที่ได้มีการพัฒนาแบบจำลองด้านการขนส่งและจราจรมาเป็นระยะเวลาอันยาวนานได้เล็งเห็นถึงความสำคัญในการบริหารจัดการและการบูรณาการข้อมูลของแบบจำลองด้านการขนส่งและจราจรของหน่วยงานต่างๆ ในสังกัดกระทรวงคมนาคมและหน่วยงานที่มีการพัฒนาแบบจำลองด้านการขนส่งและจราจร สนข. จึงมีแนวความคิดที่จะนำระบบ Cube Cloud มาพัฒนาและประยุกต์ใช้กับแบบจำลองด้านการขนส่งและจราจรจึงถือได้ว่าประเทศไทยเป็นประเทศแรกในเอเชีย โดยเริ่มจากนำระบบ Cube Cloud มาประยุกต์ใช้กับแบบจำลองด้านการขนส่งและจราจรระดับประเทศ (National Model: NAM) ปีฐาน พ.ศ. 2556 และปีอนาคต พ.ศ. 2580

เมื่อ สนข. ได้พัฒนาแบบจำลอง NAM ด้วยระบบ Cube Cloud แล้วเสร็จ สนข. จะดำเนินการประชาสัมพันธ์ให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง มหาวิทยาลัย และบริษัทที่ปรึกษาที่มีการพัฒนาแบบจำลองด้านการขนส่งและจราจร เพื่อให้ทราบถึงหลักการและแนวทางการพัฒนาแบบจำลองด้านการขนส่งและจราจรของ สนข. และให้นำไปทดลองใช้งานเพื่อที่จะรับฟังข้อคิดเห็นข้อเสนอแนะเพื่อนำมาปรับปรุงให้เป็นมาตรฐานกลางต่อไป





รูปที่ 5 แบบจำลอง NAM



รูปที่ 6 นำเสนอความคืบหน้าของ Cube Cloud



รูปที่ 7 รางวัล Excellence in Innovation Award

นำเสนอความคืบหน้าระบบ Cube Cloud ของ สนข.

การจัดสัมมนาและฝึกอบรม “2013 Citilabs Asia User Conference” ที่มีวัตถุประสงค์เพื่อเสริมสร้างแลกเปลี่ยนเรียนรู้ ประสบการณ์ และจัดอบรม Citilabs Software ซึ่งเกี่ยวกับแบบจำลองขนส่งสำหรับภาคพื้นเอเชียและแปซิฟิก ให้กับหน่วยงานและผู้ที่เกี่ยวข้อง อาทิเช่น ประเทศสหรัฐอเมริกา, อังกฤษ, เยอรมัน, จีน, ไต้หวัน, ฟิลิปปินส์ และไทย ระหว่างวันที่ 4 - 8 พฤศจิกายน 2556 ณ โรงแรม Le Meridian Phuket Beach Resort จังหวัดภูเก็ต สนข. ได้เข้าร่วมนำเสนอความคืบหน้าและผลการดำเนินการเกี่ยวกับการประยุกต์ใช้ระบบ Cube Cloud เพื่อเป็นแนวทางให้

หน่วยงานที่เกี่ยวข้องนำไปใช้ในการพัฒนาแบบจำลองต่อไป ซึ่งในการสัมมนาครั้งนี้ สนข. ได้รับรางวัล Excellence in Innovation Award ซึ่งเป็นรางวัลสำหรับหน่วยงานหรือองค์กรที่มีการพัฒนาและริเริ่มนวัตกรรมใหม่ๆ ในการพัฒนาแบบจำลองด้านการขนส่งและจราจร



อุทยานฯ... จังหวัดทองเที้ยวเชิงอนุรักษ์



อุทยานฯ ตั้งอยู่ในเขตภาคเหนือตอนล่าง มีพื้นที่ประมาณ 6,730 ตารางกิโลเมตร พื้นที่ส่วนใหญ่เป็นป่าและภูเขาสูง สภาพป่าไม้ของจังหวัดอุทยานฯอุดมสมบูรณ์มีความหลากหลายทางธรรมชาติ เขตรักษาพันธุ์ห้วยขาแข้งจึงได้รับการขึ้นทะเบียนเป็นมรดกโลก เป็นผืนป่าอนุรักษ์ที่ควรค่าแก่การดูแลรักษาและนำความภาคภูมิใจมาสู่คนไทยทุกคน ดินแดนบางส่วนพบหลักฐานว่าเคยเป็นที่อยู่อาศัยของมนุษย์ก่อนประวัติศาสตร์ และเป็นที่ตั้งของเมืองโบราณหลายเมือง ได้แก่ เมืองโบราณบึงคอกช้างในสมัยทวารวดี เมืองโบราณบ้านไต้ เมืองโบราณบ้านคูเมือง และเมืองโบราณการ้าง

ตามตำนานกล่าวว่าในสมัยสุโขทัยทำวามหาพรหมได้เข้ามาสร้างเมืองที่บ้านอุทยานฯ (อำเภอหนองฉาง) แล้วพาคคนไทยมาอยู่ท่ามกลางหมู่บ้านกะเหรี่ยงและหมู่บ้านมอญจึงเรียกว่า “เมืองอุไทย” ตามกลุ่มหรือที่อยู่ของคนไทย ต่อมาเกิดความแห้งแล้งกระแสน้ำเปลี่ยนทางเมืองจึงถูกทิ้งร้าง ในสมัยอยุธยาชาวกะเหรี่ยงชื่อ “พะตะเบิด” เข้ามาปรับปรุงเมืองอุไทยโดยขุดทะเลสาบซึ่งน้ำไว้ใกล้เมืองและเป็นผู้ปกครองเมืองอุไทยเป็นคนแรก ชื่อเมืองจึงเรียกเพี้ยนเป็น “เมืองอุไทย” ตามสำเนียงชาวกะเหรี่ยงและมีฐานะเป็นหัวเมืองหน้าด่านชั้นนอกสกัดกั้นกองทัพพม่าที่จะเข้ามาตีกรุงศรีอยุธยา ต่อมาในสมัยกรุงรัตนโกสินทร์ตอนต้นมีการอพยพผู้คนมาตั้งบ้านเรือนที่ริมฝั่งแม่น้ำสะแกกรังมากขึ้น และได้กลายเป็นที่ตั้งของตัวเมืองอุทยานฯในปัจจุบัน

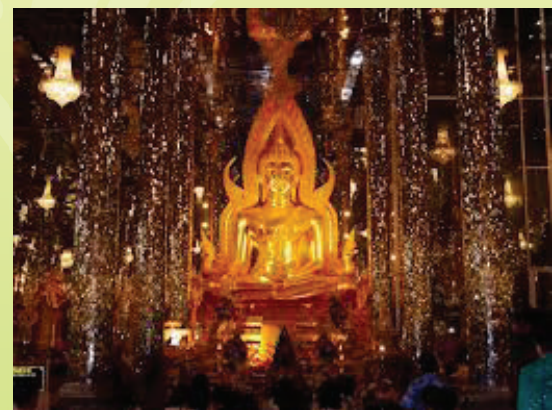




ระฆังศักดิ์สิทธิ์บนยอดเขาสะแกกรัง

มาถึงเมืองอุทัยธานี อันดับแรกต้องแวะไปที่นี้ ยอดเขาสะแกกรัง ดินแดนที่ชาวอุทัยยกให้เป็นสถานที่ศักดิ์สิทธิ์ ในวันแรม 1 ค่ำ เดือน 11 (ตุลาคม) ของทุกปี ชาวอุทัยธานีจะจัดงานประเพณีตักบาตรเทโว ช่วงเทศกาลตักบาตรเทโวจะได้เห็นภาพพระสงฆ์บิณฑบาตรเป็นแถวเรียงยาวไปถึงยอดเขา ถือเป็นภาพสัญลักษณ์ที่งดงามยิ่งนัก บันไดทางขึ้นไปสู่ยอดเขาจะมีทั้งหมด 449 ขั้น แต่จะมีทางขึ้นอีกทางที่รถสามารถขึ้นไปถึงได้เลย ไม่ต้องขึ้นบันไดให้เหนื่อย แต่ถ้าใครอยากพิชิตยอดเขาโดยการขึ้นบันไดด้วยตัวเองก็ได้ เมื่อมาถึงยอดเขาสะแกกรัง จะเห็นระฆังตั้งโดดเด่นอยู่ด้านหน้ามณฑป ระฆังใบนี้เป็นระฆังศักดิ์สิทธิ์ ทุกคนที่มาถึงต้องมาตีเพื่อความเป็นสิริมงคลไม่อย่างนั้นจะเหมือนมาไม่ถึงอุทัยธานีค่ะ

จากยอดเขาสะแกกรัง มาต่อที่ วัดท่าซุง วัดที่มีชื่อเสียงและงดงามมากๆ อีกวัดหนึ่ง ภายในวัดท่าซุงกว้างขวางและมีศาสนสถานให้เราได้แวะไปกราบไหว้หลายจุดค่ะ แต่ที่โดดเด่นคงเป็นวิหารแก้ว 100 เมตร ซึ่งข้างในสร้างด้วยโมเสกแก้วแวววาว ระเบียงระยับทั้งหลัง วิหารแก้ว 100 เมตร จะมีเวลาเปิด 2 ช่วง คือ 9.00-11.45 น. หลังจากนั้นจะปิดให้นั่งกรรมฐาน เปิดอีกรอบตอน 14.00-16.00 น. ถ้าจะแวะมาก็ดูเวลาให้ดีนะคะ ส่วนในจุดอื่น ของวัดเปิดตามเวลาปกติ วิหารแก้ว 100 เมตร เป็นวิหารสำคัญที่หลวงพ่อดำสร้างไว้ก่อนมรณภาพ หลังจากมรณภาพแล้ว สังขารร่างของหลวงพ่อก็ไม่เน่าเปื่อย ลูกศิษย์จึงนำสังขารของท่านมาบรรจุไว้ในโถงแก้วให้ได้กราบไหว้





ร้านอาหารป่าสำราญ อุทัยธานี
www.remawadee.com



ร้านอาหารป่าสำราญ อุทัยธานี
www.remawadee.com



อาหารร้านป่าสำราญ



ปั่นจักรยานชมเมือง



วัดท่าซุง

ขอพรหลวงพ่อกษัตริย์สิงห์ ได้ยินชื่อท่านมานานว่าศักดิ์สิทธิ์มาก จากวิหารแก้ว 100 เมตร นั่งรถไปอีกนิดหนึ่ง จะถึง ปราสาททองคำ ซึ่งตั้งอยู่ในวัดท่าซุงเช่นกัน ตกแต่งด้วยทองคำ ตระการตา ประณีตงดงาม ปราสาททองคำ สร้างเพื่อถวายเป็นพระราชกุศลแด่พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ในวาระที่ ทรงเสวยราชย์เป็นปีที่ 50 และทางสำนักพระราชวังได้ ให้ชื่อปราสาททองคำใหม่ว่า ปราสาททองกาญจนาภิเษก

หลังจากไหว้พระเรียบร้อยแล้ว เราต้องมาชิมเมนูเด็ดสารพัดปลาของ เมืองอุทัยกัน ปลาเมืองนี้เป็นปลาน้ำจืดที่สด อร่อย และไม่มีกลิ่นคาว ที่เด่นๆ ก็คือ ปลาแรด ร้านป่าสำราญ ซึ่งตั้งอยู่บนเกาะเทพ สิ่งปลาแรดทอดน้ำปลา ทอดมันปลา ต้มยำปลาคัง ปลาทอด ลาบปลา รสชาติไม่แพ้กันเลย

และมาถึงเวลาที่รอคอย คือ การปั่นจักรยานชมเมือง ที่พักเกือบทุกแห่งในอุทัย จะมีบริการจักรยานให้ใช้ฟรีเพราะที่นี่เค้าเป็นเมืองที่รณรงค์ให้ปั่นจักรยาน และมีเส้นทางท่องเที่ยวด้วยจักรยาน ชมวิถีชีวิตในเมืองและรอบเกาะเทพด้วย เมื่อปั่นจักรยานมาถึง สะพานปูนเล็กที่ข้ามฝั่งไปยังตลาดสด ช่วงเวลาในการปั่นแนะนำว่าควรปั่นช่วงเช้า หรือไม่ก็เย็นไปเลย อากาศจะได้ไม่ร้อนค่ะ

จากนั้นปั่นจักรยานข้ามสะพานมายังตลาดสด ผ่านวงเวียนเพื่อมาที่ถนนคนเดิน ตรอกโรงยา ในอดีตเป็นย่านที่อยู่อาศัยและร้านค้าของชาวจีนหลากหลาย เปิดในช่วงเย็น ทุกวันเสาร์ ถือเป็นถนนสายวัฒนธรรม ที่ถูกฟื้นฟูให้กลับมามีชีวิตชีวาอีกครั้ง เป็นถนนสายเล็กๆ ระยะทางสั้นๆ เพียง 100 เมตร มีร้านค้า และร้านขายของที่ระลึกเหมือนกับ ถนนคนเดินทั่วไป ชาวบ้านแถบนั้นใช้ความอุดมสมบูรณ์ของสายน้ำในการปลูกเตย และประกอบอาชีพทำการประมงน้ำจืด โดยเลี้ยงปลาในกระชัง ซึ่งก็มีทั้งปลาสวย ปลาแรด ปลาเทพ โดยเฉพาะปลาแรดที่เลี้ยงในกระชังของที่นี่ ถือว่าขึ้นชื่อเรื่องเนื้อนุ่ม หวาน อร่อยกว่าที่อื่นๆ ค่ะ ว่ากันว่าเนื้อปลาแรดรสชาติอร่อย ไม่มีกลิ่นโคลนเหมือนกับ ปลาแรดที่อื่น จนกรมประมงต้องยกให้ปลาแรดเป็นปลาน้ำจืดประจำ จังหวัดอุทัยธานี

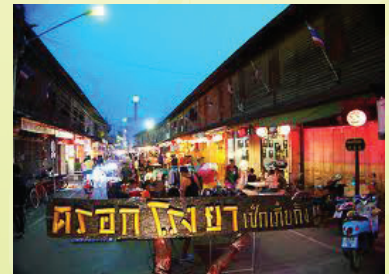


ร้านค้าต่างๆ ภายในถนนคนเดินตรอกโรงยา



บ้านรูปหอมทองตะนาว

หลังจากชมทุ่งนาแล้ว ก็เดินทางต่อไปเพื่อชมผลิตภัณฑ์โอท็อป ที่มีชื่อของเมืองอุทัย บ้านรูปหอมทองตะนาวค่ะ ซึ่งเจ้าของพาชมพร้อมทั้งอธิบายและวิธีการทำรูปในแต่ละขั้นตอนอย่างละเอียด รูปที่นี้มีความพิเศษ คือ เป็นรูปหอมที่มีควันน้อยมาก เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมค่ะ



ถนนคนเดินตรอกโรงยา



บ้านรูปหอมทองตะนาว



หุบป่าตาด

จากนั้นมาชมแหล่งท่องเที่ยว Unseen in Thailand ซึ่งมีความน่าสนใจถึงความมหัศจรรย์ของผืนป่าดึกดำบรรพ์ ที่มีชื่อสะดุดหูว่า “หุบป่าตาด” เดินขึ้นไปบริเวณปากถ้ำ ซึ่งเป็นทางเข้านับจากถ้ำแรกที่เราค่อยๆ ก้าวขึ้นบันไดไปที่ละขั้นๆ ด้วยความตื่นเต้นก่อนจะเข้าไปในหุบป่าตาด เราจะต้องเดินผ่านความมืดมิดในถ้ำเป็นระยะทางราวๆ 40 เมตร ซึ่งอาศัยเพียงแสงนำทางจากกระบอกไฟฉายเท่านั้น ถ้าส่องไฟขึ้นไปตามผนังถ้ำก็จะเห็นค้างคาวเกาะอยู่เต็มไปหมด พอผ่านถ้ำมาได้ ภาพที่เห็นตรงหน้าก็เหมือนกับว่าเราได้เดินผ่านอุโมงค์เวลาย้อนกลับไปในยุคจูราสสิกอย่างไรอย่างนั้น เพราะพื้นที่ด้านล่างที่ถูกโอบล้อมไปด้วยภูเขาหินปูนนั้นเต็มไปด้วยต้นตาดขึ้นเบียดกันแน่นขนัด อันเป็นที่มาของชื่อ “หุบป่าตาด” ซึ่ง “ต้นตาด” หรือ “ต้นตาว” เป็นพืชในตระกูลปาล์มดึกดำบรรพ์ที่หาได้ยาก และมักจะขึ้นตามป่าดงดิบที่มีอากาศชื้นและหนาวเย็น ซึ่งจุดนี้เองถือเป็นมุมถ่ายภาพยอดเยี่ยม ใครที่พกกล้องติดตัวไปด้วยก็ต้องไม่พลาดที่จะหามุมถ่ายรูปรจากบริเวณนี้ ทั้งลักษณะของหินงอก หินย้อยที่แปลกตาชวนมอง

จากนั้นเรามาพร้อมท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ธรรมชาติกับเขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าห้วยขาแข้ง ซึ่งมีอาณาเขตคลุมท้องที่ตำบลระบำ ตำบลปลาอ้อ อำเภอลานสัก ตำบลคอกควาย ตำบลแก่นมะกรูด อำเภอบ้านไร่ ตำบลทองหลาง อำเภอห้วยคต จังหวัดอุทัยธานี และตำบลแม่ละมั่ง อำเภออุ้มผาง จังหวัดตาก มีเนื้อที่ประมาณ 1,752,669 ไร่ หรือ 2,800 ตารางกิโลเมตร สภาพป่า ส่วนใหญ่ยังสมบูรณ์เป็นบริเวณที่ลุ่มริมห้วยขาแข้ง และห้วยใหญ่ ป่าดงดิบชื้น มียอดเขาสูงเป็นเนิน ป่าเต็งรัง สลับกับทุ่งหญ้าหอยมเล็ก มีอยู่บ้าง พื้นที่ติดต่อกับเขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าทุ่งใหญ่นเรศวร จังหวัดตากจนบุรี สัตว์ป่า ชุกชุมบางชนิดหายากและใกล้จะสูญพันธุ์ เช่น ควายเป็น แรด ช้างป่า วัวแดง กระทิง กวาง เก้ง หมูป่า ลิง ชะนี หมิ ค่าง สมเสร็จ เสือชนิดต่าง ๆ นกยูง ไก่ฟ้า ไก่ป่า และนกชนิดต่าง ๆ ซึ่งอาศัย อยู่ตามโป่งต่าง ๆ ซึ่งมีหลายโป่ง นอกจากนี้ในเขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าห้วยขาแข้ง ยังมีน้ำตกโจน ซึ่งตั้งอยู่ ห่างจากที่ทำการฯ ประมาณ 8 กิโลเมตร น้ำตกนี้มีน้ำไหลตลอดปี เป็นส่วนหนึ่งของลำห้วยทับเสลาที่ไหลผ่านช่องเขาแคบ ๆ และเปลี่ยนระดับจนเกิดเป็นน้ำตกสูงประมาณ 50 เมตร ป่าห้วยขาแข้งได้รับการประกาศเป็นเขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่า เมื่อวันที่ 26 สิงหาคม 2515 และได้รับการประกาศให้เป็นมรดกทางธรรมชาติของโลก เมื่อวันที่ 13 ธันวาคม 2534

น้ำตกไซเบอร์ หรือน้ำตกหินลาด อยู่ในความรับผิดชอบของหน่วยพิทักษ์ป่าไซเบอร์ เป็นน้ำตกที่อยู่ใกล้หมู่บ้านไซเบอร์ (บ้านซับแม่ปือ) ตำบลคอกควาย อำเภอห้วยคต อยู่ห่างจากจังหวัด 86 กิโลเมตร น้ำตกนี้เกิดจาก ลำห้วยล่อยจ้อยที่ไหลมาจากภูเขาสูงของเขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าห้วยขาแข้ง ทำให้เกิดน้ำตกขึ้นเป็นระยะๆ หลายชั้น น้ำตกส่วนที่อยู่ตอนบนเรียกว่าน้ำตกล่อยจ้อย บางแห่งตกจากที่สูงปะทะกับก้อนหินใหญ่ เรียกว่า น้ำตกหินลาด ข้างล่างเป็นแอ่งน้ำขนาดใหญ่รับน้ำตกที่ตกลงมาไม่ขาดสาย บางแห่งไหลซอกซอนไปตามเกาะแก่งหินลงสู่เบื้องล่าง เป็นทางยาวสูงต่ำหลายชั้น สวยงามมาก จะมีน้ำมากช่วงเดือนกันยายน - ต้นเดือนพฤศจิกายน ลำห้วยล่อยจ้อย จะไหลไปรวมกับห้วยทับเสลา บริเวณโดยรอบเป็นป่าห้วยและมีต้นไม้ร่มครึ้ม และในช่วงเดือนพฤศจิกายนจะเป็นช่วงใบไม้เปลี่ยนสีด้วย

จุดเด่นของการท่องเที่ยวจังหวัดอุทัยธานี คือแหล่งท่องเที่ยวธรรมชาติใกล้ห้วยขาแข้งอันอุดมสมบูรณ์ของ อ.บ้านไร่ อ.ลานสัก และ อ.ห้วยคต ด้วยความอุดมสมบูรณ์นั้นทำให้เราได้ค้นพบกับหลักฐานทางประวัติศาสตร์ต่างๆ ของ จ.อุทัยธานี เรื่อยมาตั้งแต่การตั้งถิ่นฐานอาศัยอยู่ของมนุษย์ยุคก่อนประวัติศาสตร์ ชมวิถีชีวิตของชาวเมืองอุทัยธานีตามลุ่มแม่น้ำสะแกกรัง

ข้อดีอีกประการของการท่องเที่ยว จ.อุทัยธานี คือการที่นักท่องเที่ยวไม่พลุกพล่านเหมือนสถานที่ท่องเที่ยวยอดนิยมอื่นๆ เหมาะกับการพักผ่อน และชากลับอย่าลืมซื้อของฝากที่ขึ้นชื่อ อาทิเช่น ปลาอย่าง ทำจากปลาหลายชนิด เช่น ปลาเนื้ออ่อน ปลาสาวย เป็นต้น ขนมปังสังขยา ขนมปังที่นุ่มเหนียวสอดไส้สังขยาหวานกำลังดี และผ้าฝ้ายพื้นเมือง เป็นงานฝีมือของชาวลาวคั้ง ซึ่งลวดลายนั้นงดงามระดับโลก สมกับคำขวัญ **“อุทัยธานี เมืองพระชนกจักรี ปลาแรดรสดี ประเพณีเทโว สัมโอบ้านน้ำตก มรดกโลกห้วยขาแข้ง แหล่งต้นน้ำสะแกกรัง ตลาดนัดดังโคกระบือ”**



เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าห้วยขาแข้ง



น้ำตกไซเบอร์ หรือน้ำตกหินลาด

การพยากรณ์ความเร็วเฉลี่ยในการเดินทาง ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ปี 2557

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ได้วิเคราะห์และพยากรณ์สภาพการจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร (กทม.) และปริมณฑลเปรียบเทียบกับปี 2556 กับปี 2557 ด้วยแบบจำลองการขนส่งและจราจรระดับกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (Extended Bangkok Urban Model : eBUM) : ซึ่งเป็นแบบจำลองที่ สนข. ได้จัดทำและพัฒนาขึ้น โดยใช้หลักการวิเคราะห์แบบจำลองการขนส่งแบบต่อเนื่อง 4 ขั้นตอน (Sequential 4 Step Models) เพื่อใช้พยากรณ์ปริมาณการเดินทางบนโครงข่ายการขนส่งและจราจร และผลกระทบของสภาพการจราจรที่มีต่อโครงข่าย (Network Effects) และเพื่อเป็นเครื่องมือวิเคราะห์แนวทางการปรับปรุงโครงการด้านการขนส่งและจราจรในเขต กทม. และปริมณฑล

การวิเคราะห์สภาพการจราจรในเขต กทม. และปริมณฑลด้วยแบบจำลอง eBUM นี้ ดำเนินการโดย (1) ปรับปรุงโครงสร้างของแบบจำลองให้สอดคล้องข้อมูลการขนส่งและจราจรที่ได้ปรับปรุงขึ้น (2) พิจารณาโครงข่ายการคมนาคมขนส่งของเมือง (3) สืบหาข้อมูล Home Interview Survey (เช่น ขนาดครัวเรือน สัดส่วนครัวเรือน การครอบครองยานพาหนะ เกี่ยวกับการเดินทางของครัวเรือน อัตราการเดินทาง (Trip Rate) ในแต่ละวัตถุประสงค์ของการเดินทาง เป็นต้น) (4) จัดเตรียมฐานข้อมูลทุติยภูมิ เช่น จำนวนประชากร จำนวนครัวเรือน และข้อมูลที่เกี่ยวข้อง (จากข้อมูลสำมะโนประชากรและเคหะปี 2553 ของสำนักงานสถิติแห่งชาติ) ทั้งนี้ เพื่อให้ผลการวิเคราะห์มีความน่าเชื่อถือและสามารถพยากรณ์ความเร็วเฉลี่ยของยานพาหนะบนถนนในเขต กทม. และปริมณฑลได้ใกล้เคียงกับสภาพความเป็นจริงมากที่สุด

ฐานข้อมูลของแบบจำลอง eBUM ที่ใช้พิจารณาสภาพการเดินทางโดยแบบจำลอง eBUM ของพื้นที่ย่อย (Traffic Zone) ในเขต กทม. และปริมณฑล จำนวน 1,657 พื้นที่ย่อย สำหรับปี 2556 และปี 2557 ประกอบด้วย

1. จำนวนประชากร ปี 2556 และปี 2557 เท่ากับ 14.94 และ 15.07 ล้านคน
2. จำนวนครัวเรือน ปี 2556 และปี 2557 เท่ากับ 5.59 และ 5.73 ล้านครัวเรือน
3. จำนวนการจ้างงาน ปี 2556 และปี 2557 เท่ากับ 9.94 และ 9.54 ล้านคน
4. จำนวนนักเรียนนักศึกษา ปี 2556 และปี 2557 เท่ากับ 2.96 และ 3.00 ล้านคน
5. ระดับรายได้เฉลี่ยของครัวเรือน ปี 2556 และปี 2557 เท่ากับ 41,258 บาท และ 42,700 บาท/ครัวเรือน

การพิจารณาสมมติฐานของโครงข่ายถนนสายหลักที่มีการลดความจุ (Capacity) ของถนนซึ่งอยู่ในเส้นทางการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนลง 1 ใน 3 ของความจุเดิม (หมายถึง การคำนึงถึงการใช้พื้นที่ถนนที่หายไปเนื่องจากการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้า) ได้แก่

1. ถนนกรุงเทพ-นนทบุรี (จากโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่-บางซื่อ)
2. ถนนบางโพ ถนนจรัญสนิทวงศ์ ถนนเพชรเกษม ถนนอิสรภาพ ถนนเจริญกรุง ถนนสนามไชย (จากโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงบางซื่อ-ท่าพระ)
3. ถนนสุขุมวิท (จากโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ)

สำหรับโครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนเมืองสายสีแดง ช่วงบางซื่อ-รังสิต ไม่มีผลกระทบต่อสภาพการจราจร เนื่องจากการปิดกั้นพื้นที่เพื่อการก่อสร้างจำนวนน้อยมาก

การตรวจสอบโครงการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนในแผนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานในระบบขนส่งของประเทศ (ปี 2556-2563) สาขาการขนส่งทางราง ได้แก่ (1) โครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว-สำโรง (2) โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย-มีนบุรี (3) โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางซื่อ-ราษฎร์บูรณะ (4) โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย-มีนบุรี และ (5) โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงหมอชิต-สะพานใหม่-คูคต ซึ่งโครงการทั้งหมดมีแผนงานจะเริ่มการก่อสร้างในปี 2558 จึงไม่อยู่ในช่วงปีที่ทำการวิเคราะห์



การเปรียบเทียบข้อมูลการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลเพื่อการเดินทางในเขต กทม. และปริมณฑลปี 2556 และปี 2557

ปี พ.ศ.	การเดินทางรวม (ล้านคน-เที่ยว/วัน)	รถส่วนบุคคล (ล้านคน-เที่ยว/วัน)	ร้อยละ	ระบบขนส่งสาธารณะ (ล้านคน-เที่ยว/วัน)	ร้อยละ
2556	17.077	9.686	56.7	7.391	43.3
2557	23.837	14.738	61.8	9.099	38.2
เปลี่ยนแปลง (ร้อยละ)	+39.6	+52.2	+9.0	+23.1	-11.8

ที่มา : แบบจำลอง eBUM สนข. ปี 2556

สถิติขนส่งและจราจร



ผลการวิเคราะห์ข้อมูลข้างต้นคาดการณ์ว่า สัดส่วนการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลเพื่อการเดินทางในเขต กทม. และปริมณฑล ในปี 2556 และปี 2557 เพิ่มขึ้นจากร้อยละ 58.3 เป็นร้อยละ 66.2 ของการเดินทางทั้งหมด ซึ่งอาจเกิดจากการเป็นเจ้าของรถยนต์ส่วนบุคคลเพิ่มขึ้นจากการที่บุคคลมีรายได้บุคคลเพิ่มขึ้นประกอบกับการกระจายตัวของที่ตั้งถิ่นฐานและที่พักอาศัยในย่านชานเมืองรอบนอก กทม. ตามแนวถนนสายหลักเพิ่มขึ้น ทำให้การเดินทางของบุคคลมีระยะทางไกลมากขึ้น ในขณะที่โครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนดำเนินการยังไม่แล้วเสร็จในปี 2557 ทำให้ไม่มีการเพิ่มศักยภาพในการให้บริการ

การเปรียบเทียบความเร็วเฉลี่ยในการเดินทางในเขต กทม. และปริมณฑล ปี 2556 กับปี 2557

สภาพการจราจร	พื้นที่	ความเร็วเฉลี่ย (กม./ชม.)		เปลี่ยนแปลง (ร้อยละ)
		ปี 2556	ปี 2557	
ตลอดทั้งวัน	วงแหวนชั้นใน	20.1	19.8	-1.5
	วงแหวนชั้นนอก	27.8	25.9	-6.8
	กทม. และปริมณฑล	32.1	30.1	-6.2
เวลาเร่งด่วนเช้า	วงแหวนชั้นใน	9.7	8.7	-10.3
	วงแหวนชั้นนอก	15.9	12.0	-24.5
	กทม. และปริมณฑล	21.6	17.0	-21.3
เวลาเร่งด่วนเย็น	วงแหวนชั้นใน	13.8	12.1	-12.3
	วงแหวนชั้นนอก	20.9	16.3	-22.0
	กทม. และปริมณฑล	26.4	21.4	-18.9

ที่มา : แบบจำลอง eBUM สนข. ปี 2556

หมายเหตุ : วงแหวนชั้นใน หมายถึง ถนนรัชดาภิเษก วงแหวนชั้นนอก หมายถึง ถนนกาญจนาภิเษก กทม. และปริมณฑล หมายถึง กทม. และปริมณฑล 5 จังหวัด (นนทบุรี สมุทรปราการ ปทุมธานี สมุทรสาคร และ นครปฐม)



ผลการพยากรณ์เปรียบเทียบความเร็วเฉลี่ยในการเดินทางในเขต กทม. และปริมณฑล ปี 2556 และปี 2557 พบว่า ความเร็วเฉลี่ยในการเดินทางในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้าในปี 2556 และปี 2557 ลดลงจาก 19.4 เป็น 17.0 กิโลเมตร/ชั่วโมง (เปลี่ยนแปลงร้อยละ -12.4) ในขณะที่ความเร็วเฉลี่ยในการเดินทางในช่วงเวลาเร่งด่วนเย็นในปี 2556 และ ปี 2557 ลดลงจาก 24.0 เป็น 21.4 กิโลเมตร/ชั่วโมง (เปลี่ยนแปลงร้อยละ -10.8) ทั้งนี้ อัตราการเปลี่ยนแปลงระหว่างช่วงเวลาเร่งด่วนเช้ามีมากกว่าและช่วงเวลาเร่งด่วนเย็น อาจอธิบายได้ว่า การเดินทางในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้ามีการกระจุกตัวมากกว่า เนื่องจากเงื่อนไขเวลาการเข้าทำงานและ/หรือการเข้าเรียน ขณะที่การกระจายตัวในการเดินทางในช่วงเวลาเร่งด่วนเย็นเป็นไปได้ดีกว่าในช่วงเร่งด่วนเช้า อย่างไรก็ตาม ผลการพยากรณ์ความเร็วเฉลี่ยในการเดินทางในพื้นที่วงแหวนชั้นในปี 2556 เปรียบเทียบกับปี 2557 มีความสอดคล้องกับพื้นที่อื่นๆ กล่าวคือ มีแนวโน้มความเร็วเฉลี่ยในการเดินทางลดลงในทิศทางเดียวกัน ทั้งนี้ สาเหตุที่ความเร็วเฉลี่ยของการเดินทางในพื้นที่วงแหวนชั้นในลดลงน้อยกว่าในพื้นที่วงแหวนชั้นนอกเนื่องจากความแออัดของการจราจรในพื้นที่วงแหวนชั้นในเดิมอยู่ในระดับต่ำอยู่แล้ว จึงเป็นเหตุให้ไม่ดึงดูดการเดินทางผ่านพื้นที่ดังกล่าว รถยนต์ส่วนใหญ่จึงเลือกเส้นทางการเดินทางวิ่งอ้อมพื้นที่ชั้นในเพื่อไปยังจุดหมายปลายทาง

ดังนั้น สรุปได้ว่า การพยากรณ์ความเร็วเฉลี่ยในการเดินทางในเขต กทม. และปริมณฑลในปี 2557 ในระยะสั้นยังไม่ดีขึ้นเนื่องจาก (1) ปริมาณรถยนต์ส่วนตัวที่เพิ่มขึ้น (2) ระบบขนส่งสาธารณะเท่าเดิม (3) การขยายตัวของเมืองและที่อยู่อาศัยในเขตชานเมือง กทม. เพิ่มขึ้น (มีประชาชนจำนวนหนึ่งเท่านั้นที่มีกำลังทางเศรษฐกิจและทางเลือกในการซื้อที่พักอาศัย/คอนโดมิเนียมในเมือง) (4) การใช้รถยนต์ส่วนบุคคลเพื่อการเดินทางเพิ่มขึ้น และมีระยะทางระหว่างบ้านและแหล่งงานห่างไกลขึ้น และ (5) ระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนเพื่อเป็นทางเลือกที่มีคุณภาพในการเดินทางให้แก่ประชาชนยังดำเนินการไม่แล้วเสร็จ

10 เคล็ดลับ

ขับรถปลอดภัยในช่วงวันหยุดยาว



ในช่วงเทศกาลวันขึ้นปีใหม่... ถือเป็นอีกหนึ่งช่วงเวลา ที่หลาย ๆ คนรอคอย เพราะถือเป็นเทศกาลแห่งความสุข ความสนุกแล้ว มนุษย์เงินเดือนหลายคนยังชื่นชอบ เพราะเป็น วันหยุดยาวอีกด้วย ทั้งสภาพอากาศที่เป็นใจ แลมีเงิน “โบนัส” ติดกระเป๋า ซึ่งหลายคนคงเตรียมให้รางวัลกับตัวเอง รวมทั้ง เดินทางกลับไปเยี่ยมบ้านในต่างจังหวัด แน่นนอน สิ่งหนึ่งที่จะ ละเลยไม่ได้ คือการเตรียมรถยนต์ให้พร้อมก่อนออกเดินทาง วันนี้เรามีเคล็ดลับ 10 วิธี เตรียมความพร้อมง่าย ๆ ที่ไม่ควร มองข้าม อย่างวิธีการขับซื้ออย่างถูกต้องเพื่อเพิ่มความปลอดภัย ให้กับตัวคุณเองและครอบครัวมาแบ่งปัน เพื่อให้ทุกการเดินทาง เป็นไปอย่างราบรื่นและปลอดภัย

1. เข็มขัดนิรภัยถือว่าเป็นอุปกรณ์เพื่อความปลอดภัย ที่สำคัญที่สุด การคาดเข็มขัดนิรภัยอย่างถูกวิธีนั้น ควรคาด เข็มขัดให้อยู่รอบสะโพกไม่ให้เข็มขัดนิรภัยพาดบริเวณหน้าท้อง และไม่ควรรัดเข็มขัดนิรภัยจากด้านหลังหรือใต้แขน เนื่องจาก จะทำให้เคลื่อนไหวไม่สะดวก

2. สำหรับเด็กที่อายุต่ำกว่า 1 ขวบ ควรใช้ที่นั่ง สำหรับเด็กและคาดเข็มขัดนิรภัยเพื่อความปลอดภัยสูงสุด โดยควรจัดวางไว้ที่เบาะหลังและหันหน้าไปทางด้านหลังรถ



ส่วนเด็กอายุ 1-3 ขวบนั้น ควรนั่งที่นั่งสำหรับเด็กเช่นกัน แต่สามารถหันหน้าไปทางหน้ารถได้ สำหรับเด็กอายุ 4-7 ขวบ ซึ่งโตเกินกว่าที่จะนั่งเก้าอี้นิรภัย แต่เข็มขัดนิรภัยที่มากับที่นั่ง ปกติของผู้ใหญ่ก็ยังไม่พอดีกับตัว ควรใช้ที่นั่งเสริม (booster seat) แล้วคาดเข็มขัดนิรภัยของที่นั่งปกติเพื่อยึดเก้าอี้เสริม ให้ติดกับเบาะรถ ทั้งนี้ ควรให้เด็กเล็กนั่งบริเวณเบาะหลังของรถ เพราะการทำงานของถุงลมนิรภัยอาจทำอันตรายต่อเด็กเล็กได้ อีกทั้งบริเวณประตูหลังของรถยังสามารถตั้งไม่ให้เป็นอันตราย เปิดจากภายในรถได้ เพราะลดความเสี่ยงจากความชุกชุน ของเด็กน้อยได้อีกชั้น



3. ควรปรับที่วางศีรษะให้อยู่ในตำแหน่งที่เหมาะสม และผู้นั่งรู้สึกสบายมากที่สุด

4. ไม่ควรวางสิ่งของด้านบนหรือรอบ ๆ ที่เก็บถุงลมนิรภัย มิฉะนั้นอาจทำให้ถุงลมนิรภัยไม่ทำงานเมื่อมีอุบัติเหตุเกิดขึ้น จนทำให้ผู้ที่อยู่ในรถบาดเจ็บร้ายแรงหรือเสียชีวิตได้ นอกจากนี้ บริเวณที่เป็นลิ้นชักเก็บของหน้ารถก็ไม่ควรเก็บสิ่งของไว้ที่ฝาลิ้นชัก เพราะสิ่งของที่เหน็บไว้อาจพุ่งใส่ผู้นั่งเมื่อต้องเหยียบเบรกกะทันหัน

5. ผู้ขับขี่ควรทำความรู้จักและความคุ้นเคยกับรถและอุปกรณ์เพื่อความปลอดภัยก่อน ออกเดินทาง นอกจากนี้ ควรตรวจตราและซ่อมบำรุงอย่างสม่ำเสมอ สิ่งที่ต้องตรวจสอบให้เรียบร้อยก่อนออกเดินทางคือ เกจวัดความลึกของดอกยาง ความดันลมยาง รวมถึงระดับของน้ำมันเครื่องและน้ำในหม้อน้ำว่าอยู่ในระดับที่เหมาะสมหรือไม่

6. ขับรถอย่างมีความรับผิดชอบ เคารพกฎหมาย และมีความรู้เรื่องระดับความเร็วของแต่ละสถานที่ นอกจากนี้ ควรพกใบขับขี่และรายละเอียดของประกันติดรถไว้เสมอ

7. วางแผนล่วงหน้าก่อนออกเดินทาง โดยประมาณระยะเวลาที่เหมาะสมของแต่ละจุดหมายปลายทาง รวมถึงขับรถตามความเร็วที่เหมาะสมตามที่กฎหมายกำหนด และเว้นช่องว่างกับรถที่อยู่ด้านหน้าอย่างน้อย 3 วินาที เพราะความปลอดภัยเมื่อรถคันหน้าเบรกอย่างกะทันหัน เพื่อให้สิ่งของนั้นไม่เคลื่อนมากระแทกโดนผู้โดยสารเมื่อต้องหยุดกะทันหัน

8. จัดสิ่งของหรือกระเป๋าที่หนักที่สุดให้อยู่ได้สุด หรือเมื่อมีอุบัติเหตุเกิดขึ้น

9. ถึงแม้ว่าช่วงหยุดยาวจะเป็นช่วงแห่งการเฉลิมฉลองก็ตาม แต่กฎทองที่ผู้ขับขี่ทุกคนควรจำไว้คือ “อย่าขับรถ ในขณะที่เมาเหล้า”

10. หากรู้สึกเหนื่อยให้หยุดพัก โดยเฉพาะอย่างยิ่งผู้ที่เดินทางในระยะทางไกลอาจต้องการแวะพักผ่อนขึ้น เพื่อช่วยผ่อนคลายความเหนื่อยล้าและทำให้รู้สึกสดชื่นขึ้น

รอบรั้ว สนช.

ปีสวัสดิ์ปีใหม่ ๒๕๕๗ นะครับ ท่านผู้อ่านวารสาร “นโยบายการขนส่งและจราจร” ทีมงาน ขอให้ทุกท่านประสบความสำเร็จในทุกๆเรื่อง สุขภาพร่างกายแข็งแรง และมีแต่สิ่งดีๆเข้ามาในปีนี้นะครับ สำหรับทีมงานวารสารฯ ขอทำหน้าที่ในการนำเสนอข้อมูล ข่าวสาร และเกร็ดความรู้ต่างๆ ที่เป็นประโยชน์ด้านการขนส่งและจราจรแก่ผู้อ่านต่อไป ฉบับนี้ขอเก็บตกภาพบรรยากาศกิจกรรม “สานสัมพันธ์ สานสายใย สนช.” ส่งท้ายปีเก่าต้อนรับปีใหม่ นะครับ

พวกเราชาว สนช. ขอขอบคุณ ท่านจุฬา สุขมานพ ผอ.สนช. ท่านพีระพล ถาวรสุภเจริญ รอง.ผอ.สนช. และท่านชัยวัฒน์ ทองคำคูณ รอง.ผอ.สนช. ที่จัดกิจกรรมเชื่อมความสัมพันธ์ภายในองค์กรด้วยการจัดการแข่งขันกีฬาปี ประจำปี ๒๕๕๖ (OTP GAME 2013) และงานเลี้ยงสังสรรค์ปีใหม่ โดยปีนี้ บอกได้คำเดียวว่า สนุกมากจริงๆครับ และขอบคุณท่านผู้บริหาร สนช. ทุกท่าน ที่จัดกิจกรรมดีๆให้พวกเราได้ผ่อนคลายจากการทำงานมาตลอดทั้งปี ยอยากให้มีกิจกรรมสนุกๆ แบบนี้บ่อยๆ นะครับ



ท่านรองฯ พีระพล ถาวรสุภเจริญ
พอสีสีน้ำเงินครับ

ท่านรองฯ ชัยวัฒน์ ทองคำคูณ พอสีของสีชมพู
ดูมีความสุขมากๆ เพราะมีสาวๆนักกีฬาแชร์บอล
ร้องขอถ่ายรูปด้วยเยอะมาก กด โลค์ ให้เลยครับท่าน





ก่อนพิธีเปิดจะเริ่มขึ้น ทุกสื่มีความตั้งใจและพร้อมเพรียงกันมาก ในการแข่งขัน OTP GAME 2013 ในครั้งนี้ เห็นได้จากขบวนพาเรดที่จัดเต็มกันทุกสื่ครับผม



ทีมนักกีฬาฟุตซอลของสีเขียว ทีมนี้แข่งขันโชว์ฟอร์มสุดเลิศ ดูที่ภาพสิครับ ท่าน ผอ.สนข. ลงเล่นในครั้งนี้อย่างคร่ำ 555

รอบรู้ สนข.



พวกเราชาว สนข. ขอขอบคุณคณะกรรมการ ทั้ง ๒ ท่าน อาจารย์ณรงค์ ศรีไพบุลย์สกุล ผู้ตัดสินจากโรงเรียนพณิชยการ ราชดำเนิน และ นายธณชัย อิงเอน ผู้ช่วยผู้ตัดสินจาก มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต ที่มาเป็นผู้ตัดสินการแข่งขันฟุตบอล ในครั้งนี้นะครับ



เกมก๊อกลูกเต๋าที่สนุกสนาน ท่องบ่อ หรือที่เราเรียกกันว่า น้ำบ่อ บอกว่าเหนื่อยมากๆ เพราะขนาดออกแรงเต็มที่แล้ว แต่ก็ไม่มีที่ทาที่จะชนะได้เลย เพราะโดนสาวๆ ล็อคแน่นมากครับ



เก็บตกเซียร์ริตเตอร์ของทุกสี อยากจะร้องดังๆ ว่า น่ารักและเต้นเก่งกันทุกคนเลยนะครั๊าบ



ขอแสดงความยินดีกับ นายพนม ใจตุ้ย หรือที่เรารู้จักกันในนามว่า พี่โอม ที่ได้รับรางวัลบุคคลที่ยึดมั่น ในคุณธรรม จริยธรรม มีจิตสำนึกที่ดี ซื่อสัตย์ สุจริต และรับผิดชอบ ประจำปี ๒๕๕๖ จาก ผอ. สนช. ครับ

ท่านรองฯ พีระพล ถาวรสุภเจริญ
จับรางวัลและผู้โชคดีคือ พระเอกลิเก
ประจำสำน้ำเงิน นายสุพีร์ ปันโต น้องโอมมี
คณะศิษย์พ่อพี่แม่ชิน ขอแสดงความยินดี
ด้วยนะครับ



ท่านรองฯ ชัยวัฒน์ ทองคำคุณ
พ่อสีประจำสีชมพู มอบรางวัลให้แก่
พี่อูม สพร. ยินดีด้วยนะครับ

รอบรู้ สนช.



พี่เริงศักดิ์ ทองสม ผู้เชี่ยวชาญ เฉพาะด้านวิเคราะห์นโยบายและแผน (ด้านพัฒนาระบบการขนส่ง) มอบรางวัล ให้แก่ พี่ธานี อักษรดำรง พี่เริงบอกปีนี้เป็น ผู้แทนในการจับและมอบรางวัลเยอะมาก เพราะว่ามันหน้าสุด หรือ ไม่รู้โดนพิธีกร แก่ถึงรีปาวนะ 555

การแสดงของสี่ชมพู โดยการนำทีม ของพ่อสี ท่านรองฯชัยวัฒน์ ทองคำ คุณ มาในชุดเก๋เกี่วี่สูงสุดเทห์ลิลาลิขิงค์ ยอดเยี่ยม และแม่สีโดย นางวิไลรัตน์ ศิริโสภณศิลป์ ผอ.ศทท. (พี่แมว) ขอบอกว่า สนช. ก่อตั้งมาปีที่ ๑๑ ครับ เพิ่งเห็นพี่แมว บนเวทีครั้งแรก....(โอ้วแม่เจ้า??? สุดยอด ครับผม)



สี่ส้มก็น่ารักไม่แพ้กัน นำทีมโดย ผอ.ตุ้ม (นางสาวกอบกุล โมทนา) ผอ.สผง. ที่พวกเราเรียกกันว่า พี่ตุ้ม บอกได้เลยว่า น่ารักสดใสสไตล์จีนผสมเกาหลีเลยนะครับ แต่ขอบอกว่า ใช้เวลาเตรียมเพียง ๕ นาที... นี่ขนาดเวลาน้อยนะ ครับถ้ามีเวลา มากกว่านี้สงสัย???



สีน้ำเงินมาในแนวโลกคณะศิษย์พ่อพีแม่ซิน โดยมีพ่อยกแม่ยกมากันเพียบครับ ไม่ได้หาดูกันง่ายๆ นะครับ จันทโครพ เวอร์ชั่น สนข. ดูได้ที่นี้ที่เดียววนะครับได้รางวัลด้วยครับ



การแสดงของสี่เตียวมาในแบบ ฝีน้อยน่ารัก ดูหุ่นแต่ละคนสิครับ ม่ายบอกก็รู้ว่าใครที่มาเด่นอยู่บนเวที เด่นเบาๆ นะครับ ระวังเวทีจะพัง 555



พิธีกรคู่มือแห่งปีนี้ เพิ่งค้นพบล่าสุด พี่ก๊าก... พี่ปอง จากฝ่ายประชาสัมพันธ์ สบก. ขวัญใจแม่ยก สนข. แต่เท่าที่ทราบ แม่ยกหัวเราะตกเก้าอี้กันไปหลายคน.... มีแต่คนกระซิบว่าไม่ต้องจ้างตลกมาเล่นและ แค่นี้ก็ขำจนฟันปลอมร่วงง!!!

ประมวลภาพงาน สนข.

มอบห้องสมุดเพื่อน้องในถิ่นทุรกันดาร
เนื่องในโอกาส สนข. ครบรอบ 11 ปี



และพิธีถวายผ้าพระกฐินพระราชทาน ประจำปี 2556 จังหวัดเพชรบูรณ์

เมื่อวันเสาร์ที่ 2 พฤศจิกายน 2556 นายจุฬา สุขมานพ ผอ.สนข. เป็นประธานในพิธีมอบห้องสมุดเพื่อน้อง
ในถิ่นทุรกันดาร เนื่องในโอกาส สนข. ครบรอบ 11 ปี ณ โรงเรียนบ้านท่าอิบุญ อำเภอลำสนธิ จังหวัดเพชรบูรณ์
และเป็นประธานในพิธีถวายผ้าพระกฐินพระราชทานประจำปี 2556 ณ วัดไพธยสถ์คักดาราม อำเภอลำสนธิ
จังหวัดเพชรบูรณ์ พร้อมคณะผู้บริหาร ข้าราชการ และเจ้าหน้าที่ สนข. เข้าร่วมงานดังกล่าว





ประมวลภาพกิจกรรม





ประมวลภาพกิจกรรม





ศตวรรษที่ ๑๐๐

สมเด็จพระญาณสังวร สมเด็จพระสังฆราช สกลมหาสังฆปริณายก



“อำนาจของกรรมใหญ่ยิ่งที่สุดในโลก แม้อำนาจของกรรมดี ก็ไม่อาจทำลายอำนาจของกรรมชั่ว และอำนาจของกรรมชั่ว ก็ไม่อาจทำลายอำนาจของกรรมดี มีเมตตาต่อเขาผู้เป็นทุกข์นั้นดีนัก แต่อย่าลืมเมตตาตน”

คำว่า **“กรรม”** แปลว่า **“การกระทำ”** สิ่งใดที่ถูกกระทำไปแล้วมีอาจลบล้างได้ แม้เคยทำความชั่วเพียงเล็กน้อยในอดีต ความดีที่พยายามทำทั้งชีวิต ก็ไม่สามารถลบล้างความชั่วในอดีตได้เลย เว้นเสียแต่ว่าจะย้อนเวลาไปในอดีต แล้วไปหยุดการกระทำชั่วในอดีตนั้น

แต่จะมีประโยชน์อันใดที่จะย้อนกลับไปแก้ไข เพราะประการแรก เป็นที่ทราบกันดีว่าการย้อนเวลานั้นทำไม่ได้อยู่แล้วหรืออาจจะทำได้ก็ได้ แต่คงใช้เวลาอีกยาวนาน แล้วจะรวันนั้นหรือ? ก็คงไม่ยากโรเป็นแน่ ประการต่อไปคือจะย้อนไปแก้ไขทำไม ในเมื่อมนุษย์มีศักยภาพในการทำความคิดได้ไม่จำกัด หากจิตใจผู้ปฏิบัติ สัมความชั่วทั้งหมด นำความดีใส่ไปแทน กำลังใจตั้งมั่นในความดี แล้วจะกลับไปแก้ไขอดีตทำไม ในเมื่อกำลังใจอยู่ในความดีได้แล้ว เป็นอันว่าเรื่องความชั่วในอดีตก็ไม่ต้องคิดกัน

เมื่อบรรดาพุทธบริษัทมีโอกาสนั่งภาวนา ลองพิจารณาดูว่า **“ความเมตตา”** นั้นดีหรือไม่ดี สมมุติเราเจอสุนัขตัวหนึ่ง การนำอาหารไปให้ กับการเดินเข้าไปทำร้าย อย่างไหนจะได้รับผลดีมากกว่ากัน หรือเวลาเจอคนกำลังเดือดร้อน การเข้าไปช่วยเหลือ กับการหัวเราะเยาะเย้ย คิดว่าจะได้รับผลอย่างไรกลับมา

แล้วลองมองกลับกันดู หากตัวเองกำลังเดือดร้อน แล้วมีคนเข้ามาช่วยเหลือ คิดว่าตัวเองจะมีความสุขหรือมีความทุกข์ ผู้ช่วยและผู้ถูกช่วยจะเป็นมิตรกันหรือเป็นศัตรูกัน หากมนุษย์ทุกคนมีความเมตตาแล้ว สังคมจะมีความสุขหรือความทุกข์ หากพิจารณาจนเข้าใจแล้ว จะเห็นความหมายที่องค์สมเด็จพระสัมมาสัมพุทธเจ้าทรงแสดงไว้ว่า **“เมตตาธรรมค้ำจุนโลก”**

แล้วไม่เฉพาะเมตตาคนอื่นเท่านั้น ต้องเมตตาตัวเองด้วย แล้วทำไมต้องเมตตาตัวเองด้วย? ก็ลองถามใจตัวเองว่าต้องการความสุขหรือความทุกข์ ถ้าต้องการความทุกข์ ก็เป็นอันว่าเลิกอ่านธรรมะกันไป แต่ถ้าต้องการความสุข ย่อมเข้าใจว่า แม้การเมตตาต่อผู้อื่นก็ยิ่งทำให้ผู้อื่นมีความสุข แล้วการเมตตาต่อตนเอง ก็ต้องทำให้ตัวเองมีความสุขด้วยเช่นกัน

การเมตตาตัวเองทำอย่างไรล่ะ? นั่นก็คือการตั้งใจรักษาศีล 5 ให้บริสุทธิ์ การรักษาศีลนี้ เมื่อทำแล้วได้ประโยชน์ทั้ง 2 ฝ่าย ผู้อื่นก็มีความสุข ตัวเองก็มีความสุข ตายแล้วเกิดมาก็ยังมีความสุขด้วยอำนาจของศีลนี้เอง แต่ถ้าจะให้ดีถึงที่สุดก็ปฏิบัติ ทาน ศีล ภาวนา ให้ครบถ้วนไปเลย เพื่อเข้าถึงที่สุดของความเมตตา

สวัสดีปีใหม่ 2557 ครับผู้อ่านทุกท่าน ผมมีสเตอร์ ส่นข.
มาพร้อมกับความห่วงใยและปรารถนาดีอีกเช่นเคยครับผม

อากาศหนาวจุงเบย



หวังว่าท่านผู้อ่านทุกท่านยังคงติดตาม ให้กำลังใจแก่ "วารสารนโยบายการขนส่งและจราจร"
ที่มีทั้งสาระ ประโยชน์ เกร็ดความรู้ต่างๆ ในด้านการขนส่งและจราจรอย่างเหนียวแน่น อย่างนี้
ตลอดไปเลยนะครับ

ผมอ่านเป็นประจำ
อยู่แล้วครับ อีๆ



ช่วงหน้าเทศกาลท่องเที่ยวการจราจรหนาแน่นมากๆ ต้องระมัดระวังกันให้มากๆ เลยนะครับ
ยิ่งปีนี้อากาศหนาวเย็นมากๆ วิสัยทัศน์ในการขับขี่อาจไม่ดีนัก เพราะหมอกเยอะ
อ้อ...อย่าลืมเปิดไฟ ใส่หมวกตี๋มไม่ขับ ง่วงจอดพัก ขับไม่โทธ ด้วยนะครับ สวัสดีครับ



โดย: จี๋บแจจ

