

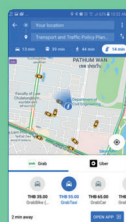
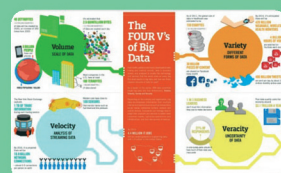


**ยับยั้งปลอดภัย..
ห่างไกล สุรา**



➔ **มุมมองขนส่งและจราจร**
สรุปผลการศึกษาลำรวจข้อมูล
ด้านการขนส่งและจราจร
เพื่อจัดทำแผนแม่บทในเชิงภูมิภาค
จังหวัดบึงกาฬ

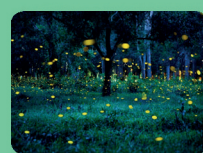
➔ **จุดประกายความคิด**
การจัดการข้อมูลขนาดใหญ่
ภาครัฐ (Government Big Data)



➔ **จุดประกายความคิด**
สปป. กับการพัฒนานวัตกรรมด้านการขนส่งและจราจร
โครงการศึกษาระบบนำทางการเดินทางด้วยขนส่ง
สาธารณะภายในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

➔ **คมนาคมทั่วโลก**
แผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมเพื่อ
สนับสนุนการพัฒนาาระบบโลจิสติกส์
ของประเทศ ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2560 - 2564)

➔ **เวทีความคิด**
การติดตามประเมินผลการดำเนิน
โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทุ่ง



➔ **สิ่งจรรที่ชาวไทย**
ฝนตกก็เที่ยวได้!



ทุนบรรณาธิการ

“ลด ละ เลิก สุรา พาดครอบครัวเป็นสุข” ในช่วงเวลา 3 เดือนแห่งการเข้าพรรษา หลายคนที่มีความตั้งใจมุ่งมั่นในการงดเหล้าช่วงเข้าพรรษา ถือว่าเป็นสิ่งที่ดี ที่ควรภาคภูมิใจ และยังช่วยให้ตัวผู้ปฏิบัติได้กุศลทั้งทางจิตใจและส่งผลต่อสุขภาพร่างกายที่ดีขึ้น

สำหรับคนที่สามารถ อดทน งดเหล้าช่วงเข้าพรรษาได้สำเร็จ ก็คงรู้สึกว่าคุณเองมีสุขภาพดีขึ้นแข็งแรงสดชื่นมากกว่าช่วงที่ดื่มเหล้า แถมอาจมีเงินเหลือให้เก็บหรือใช้จ่ายเพิ่มขึ้น เนื่องจากไม่ต้องเสียเงินไปกับการซื้อเหล้าหรือกับแกล้ม นอกจากนี้ยังช่วยให้ครอบครัวมีความสัมพันธ์ที่ดีขึ้นเพราะสามารถนำเวลาที่หมดไปกับการดื่มเหล้ามาให้กับครอบครัว จึงทำให้มีเวลาให้แกกัน ครอบครัวมีความอบอุ่น ลดปัญหาและความขัดแย้งที่เกิดขึ้นได้เป็นอย่างดี

สำหรับฉบับนี้ ทีมงานวารสารฯ ขอแนะนำคอลัมน์เวทีความคิด เรื่องการติดตามประเมินผลการดำเนินโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ นอกจากนี้ ยังมีคอลัมน์ที่น่าสนใจอื่นๆ อาทิ คอลัมน์คมนาคมก้าวไกล เรื่องแผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมเพื่อสนับสนุนการพัฒนาประเทศไทยระบบโลจิสติกส์ของประเทศ ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2560 - 2564) ซึ่งเป็นโครงการที่ประชาชนให้ความสนใจมากในขณะนี้ และคอลัมน์มุมมองขนส่งและจราจร เรื่องสรุปผลการศึกษาศำรวจข้อมูลด้านการขนส่งและจราจรเพื่อจัดทำแผนแม่บทในเมืองภูมิภาค จังหวัดบึงกาฬ ที่น่าสนใจไม่แพ้กัน รวมทั้งคอลัมน์หยิบมาเล่า การบริหารจัดการอุบัติเหตุทางถนนและคอลัมน์เปิดโลกเทคโนโลยี เรื่อง สนข. กับการพัฒนานวัตกรรมด้านการขนส่งและจราจรโครงการศึกษาระบบนำทางการเดินทางด้วยขนส่งสาธารณะภายในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล และคอลัมน์อื่นๆ ที่น่าสนใจอีกมากมายมาฝากผู้อ่านด้วยค่ะ

สุดท้ายนี้กองบรรณาธิการ หวังเป็นอย่างยิ่งว่าวารสารฯ ฉบับนี้ จะเป็นประโยชน์และสามารถเพิ่มพูนความรู้ในเรื่องของการคมนาคมขนส่งต่อท่านผู้อ่านวารสารฯ ทุกท่าน....สวัสดิ์

คณะผู้จัดทำ

คณะที่ปรึกษา นายชัยวัฒน์ ทองคำคูณ ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร นายชยธรรม์ พรหมศร รองผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร นางวิไลรัตน์ ศิริโสภณศิลป์ รองผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร นายวิจิตร นิมิตราวิช นักวิชาการขนส่งทรงคุณวุฒิ นายเริงศักดิ์ ทองสม ผู้อำนวยการกองพัฒนาระบบการขนส่งและจราจร นางสาวลักษณวดี ธนามี ผู้อำนวยการศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศการขนส่งและจราจร นายเผด็จ ประดิษฐ์เพชร ผู้อำนวยการสำนักงานโครงการบริหารจัดการระบบตัวร่วม นายพิเชฐ คุณาธรรมรักษ์ ผู้อำนวยการสำนักงานโครงการพัฒนาระบบราง นายสถุภังค์ บริบูรณ์สุข ผู้อำนวยการสำนักแผนความปลอดภัย นายอินยง ตั้งเปรมศรี ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน นายนิรันดร์ เกตุแก้ว ผู้อำนวยการสำนักส่งเสริมระบบการขนส่งและจราจรในภูมิภาค นายสุรพงษ์ เมี้ยนมิตร ผู้อำนวยการกองจัดระบบการจราจรทางบก

บรรณาธิการ นางสาวอัญชุลี ศิโรรัตนรังษี ผู้อำนวยการสำนักบริหารกลาง

ฝ่ายจัดการวารสาร นางดวงเดือน นรรัตน์ นายกวีภพ ปุષปาคม นายฉัฐ บุญยุบล

กองบรรณาธิการ นายวิทยา กอกลิ้น นางสาวสุรางค์ โพธิบุตร นายชัชวาล ทรัพย์สมบูรณ์ นางสาวนฤมล อุดบุญ

นางสาวพิมพ์พรณ ชุ่มพั้งพันธ์ นางสาวกฤติกา บุรณะดิษ นางสาวพนิดา เขียวงามดี นายพรชัย พัฒนพงษ์สถิต นายธาดุด บำรุงพงศ์ นางสาวปิยะนุช ราชวังเมือง นายธนพล จรัสฉนิขวงศ์ นางสาวเพ็ญศรี เหลืองอร่ามศรี นางสาวดวงใจ วงศ์รักษ์ นางสาวกิตติยา แก้วมี



5

คมนาคมก้าวไกล

- แผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมเพื่อสนับสนุนการพัฒนา ระบบโลจิสติกส์ของประเทศ ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2560 - 2564)

11

มุมมองขนส่งและจราจร

- สรุปผลการศึกษาสำรวจข้อมูลด้านการขนส่งและจราจร เพื่อจัดทำแผนแม่บทในเมืองภูมิภาค จังหวัดบึงกาฬ

20

เวทีความคิด

- การติดตามประเมินผลการดำเนินโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่

29

จุดประกายความคิด

- “การจัดการข้อมูลขนาดใหญ่ภาครัฐ (Government Big Data)”

35

หยิบมาเล่า

- การบริหารจัดการอุบัติเหตุทางถนน

39

เปิดโลกเทคโนโลยี

- สนข. กู้กับการพัฒนานวัตกรรมด้านการขนส่ง และจราจร โครงการศึกษาระบบนำทางการเดินทาง ด้วยขนส่งสาธารณะภายในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

44

สัญจรทั่วไทย

- ฝนตกก็เที่ยวได้!

47

สถิติขนส่งและจราจร

- สถิติจำนวนรถใหม่ที่จดทะเบียนตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์และกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก ปี พ.ศ. 2560 ทั่วประเทศ

49

ปกิณกะ

- 4 สิ่งห้ามทำหลังฝนตก อาจต้องทำสิริลใหม่ไม่รู้ตัว

51

รอบรู้ สนข.

- แนะนำข้าราชการ และเจ้าหน้าที่ สนข.

53

ธรรมะกับชีวิต

- ในวันที่ฝนตก

แผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมเพื่อสนับสนุน การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ ฉบับที่ 3

(พ.ศ. 2560 - 2564)

โดย น.ส.ธัญญลักษณ์ ศรีสุทธิยากร
กลุ่มโลจิสติกส์การขนส่ง สผง.

การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยเป็นส่วนสำคัญที่ผลักดันให้เศรษฐกิจของประเทศเติบโตอย่างมีศักยภาพ ยั่งยืน และเท่าเทียม การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ได้ถูกจัดทำเป็นแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ซึ่งเป็นแผนระดับชาติโดยสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) และถ่ายทอดแผนดังกล่าวสู่ การปฏิบัติในระดับกระทรวง กรม โดยมีหน่วยงานเกี่ยวข้องหลัก ได้แก่ กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ กระทรวงอุตสาหกรรม กระทรวงพาณิชย์ กระทรวงคมนาคม กระทรวงการคลัง กระทรวงแรงงาน เป็นต้น ในการนี้ กระทรวงคมนาคม โดยสำนักงาน โยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ในฐานะผู้รับผิดชอบดูแลด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและควบคุมกำกับ การบริหารจัดการระบบโครงข่ายการคมนาคมขนส่ง จึงได้จัดทำแผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมเพื่อสนับสนุนการพัฒนาระบบ โลจิสติกส์ของประเทศไทย แยกออกจากแผนยุทธศาสตร์หลักของกระทรวง โดยที่ผ่านมามีการจัดทำและประกาศใช้แผนยุทธศาสตร์ โลจิสติกส์กระทรวงคมนาคมฯ มาแล้ว 2 ฉบับ คือ ฉบับที่ 1 (พ.ศ. 2551 - 2554) และฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2556 - 2560) ที่ได้ มีการกำหนดแผนงาน/โครงการเพื่อขับเคลื่อนให้กลยุทธ์ต่างๆ สำเร็จตามเป้าประสงค์ที่กำหนดไว้ ด้วยความร่วมมือของทุกภาคส่วน ที่เกี่ยวข้องทั้งภายในและภายนอกกระทรวงคมนาคม ดังนั้น เพื่อให้การพัฒนาระบบโลจิสติกส์เกิดความต่อเนื่อง เพราะยังมี บางโครงการที่ไม่สามารถดำเนินการได้เสร็จทันตามแผน อีกทั้งบริบทการพัฒนาประเทศไทยได้ถูกใช้ขับเคลื่อนให้ประเทศไทย ไปสู่ยุค Thailand 4.0 ยุค Digital Economy และยุคแห่งการพัฒนาเชิงพื้นที่และการสนับสนุนการร่วมกลุ่มอุตสาหกรรม ทำให้ต้องจัดทำแผนยุทธศาสตร์โลจิสติกส์กระทรวงคมนาคมฯ ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2560 - 2564) ให้เป็นไปภายใต้กรอบแนวคิดที่ รองรับทั้งความต่อเนื่องของแผนยุทธศาสตร์โลจิสติกส์กระทรวงคมนาคมฯ เดิม รวมทั้งรองรับบริบทใหม่

บริบททางธุรกิจของโลกที่เปลี่ยนไป

แนวโน้มการเปลี่ยนแปลงของภาคคมนาคมและโลจิสติกส์ที่มีรูปแบบความต้องการการขนส่งที่เป็นลักษณะจาก ผู้ประกอบไปสู่ผู้บริโภคโดยตรง และการขนส่งรูปแบบ Door-to-Door ที่เป็นการขนส่งในปริมาณต่ำแต่มีความถี่สูง เพื่อตอบสนอง ความต้องการของลูกค้าได้อย่างรวดเร็ว ซึ่งปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกรูปแบบการขนส่งของผู้บริโภค คือ เวลา (Time) ความเชื่อมั่น (Reliability) มากกว่าค่าใช้จ่ายในการขนส่ง (Cost) ซึ่งจะเห็นจากการเปลี่ยนแปลงแนวคิดการจัดการด้านโลจิสติกส์ โดยสามารถแยกเป็น การจัดการด้านโลจิสติกส์แบบเดิม (Old Fashion Logistics) ที่เน้นการลดต้นทุนและการขนส่งจำนวนมากๆ เพื่อรองรับการเติบโต ของธุรกิจแบบธุรกิจสู่ธุรกิจ (Business to Business : B2B) ในขณะที่แนวคิดการจัดการด้านโลจิสติกส์สมัยใหม่มีทิศทางที่จะเน้น ตอบสนองความต้องการของลูกค้า รองรับการค้าปลีกแบบธุรกิจสู่ผู้บริโภค (Business to Consumer : B2C) จึงเน้นการขนส่ง ในขั้นตอนสุดท้ายของช่วงขนส่งสินค้าสำเร็จรูปสู่ลูกค้าท้ายสุด (Last mile logistics) ว่ามีระดับการให้บริการลูกค้าดีเพียงไร

ธุรกิจโลจิสติกส์แบบเดิม

- ปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐาน
- ขนส่งครั้งละปริมาณมาก
- เน้นการเคลื่อนย้ายของวัตถุดิบในการผลิตและแรงงาน
- เน้นทำการค้าในรูปแบบหน่วยธุรกิจกับหน่วยธุรกิจ (B2B)



ขนส่งด้วยรถบรรทุกขนาดใหญ่



ผลตอบแทนน้อย



ให้ความสำคัญด้านต้นทุนการขนส่ง



เน้นรูปแบบธุรกิจกับธุรกิจ



ขนส่งหลายรูปแบบ

ธุรกิจโลจิสติกส์แบบใหม่

- ธุรกิจขนาดย่อมและธุรกิจระบบออนไลน์
- ขนส่งครั้งละปริมาณน้อย
- เน้นการเคลื่อนย้ายของสินค้าสำเร็จรูปและข้อมูล
- เน้นทำการค้าในรูปแบบหน่วยธุรกิจกับหน่วยธุรกิจ (B2B)



ขนส่งด้วยรถบรรทุกขนาดเล็ก



ผลตอบแทนมากขึ้น



ให้ความสำคัญด้านต้นทุนการขนส่งน้อยลง



เน้นการบริการส่งถึงหน้าประตูบ้าน



เน้นกำหนดเวลาการส่งมอบสินค้า

เพื่อให้การจัดทำแผนยุทธศาสตร์โลจิสติกส์กระทรวงคมนาคมฯ ฉบับที่ 3 มีความเหมาะสม ถูกต้อง ครบถ้วน จึงได้มีการวิเคราะห์จุดแข็ง (Strengths) จุดอ่อน (Weaknesses) โอกาส (Opportunities) และข้อจำกัด (Treats) เพื่อนำไปสู่การกำหนดเป้าประสงค์ กลยุทธ์ และแนวทางการดำเนินงานต่อไป

SWOT Analysis

STRENGTHS



1. ศูนย์กลางการขนส่งทางบกและอากาศของภูมิภาค
2. โครงข่ายถนนครอบคลุมและสมบูรณ์
3. ไทยเป็นแหล่งอุปสงค์หลักของการขนส่งในภูมิภาค
4. การขนส่งทางอากาศได้มาตรฐานสากล

WEAKNESSES



1. ต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP สูงกว่าประเทศคู่แข่ง
2. ต้นทุนขนส่ง เช่น น้ำมัน ต้องพึ่งพาการนำเข้า
3. สิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์ยังไม่เพียงพอ
4. ปัญหาการยอมรับของประชาชน การพัฒนาล่าช้า
5. การทำความเข้าใจด้านการค้ากับประเทศเพื่อนบ้านยังไม่ครอบคลุม
6. ภาวะเบียดเบียนการขนส่งไม่สอดคล้องกับสภาพปัจจุบัน
7. ความสูญเสียจากอุบัติเหตุ
8. ขาดแคลนบุคลากรด้านโลจิสติกส์เฉพาะด้าน

OPPORTUNITIES



1. ศูนย์กลางเชื่อมต่อการขนส่งทั้งภายในและภายนอกประเทศ
2. ความร่วมมือในระดับอนุภาคมีความจำเป็น
3. การเข้ามามีส่วนร่วมในการลงทุนภาคเอกชนเพิ่มขึ้น
4. ภาครัฐให้ความสำคัญกับการลงทุน

THREATS



1. การแข่งขันด้านการพัฒนาประเทศเพื่อนบ้าน
2. ภาระหนี้ภาครัฐต่อ GDP ที่สูงขึ้น มีผลต่อการพิจารณางบประมาณในการพัฒนา

แผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมเพื่อสนับสนุนการพัฒนาาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ ฉบับที่ 3
(พ.ศ. 2560 - 2564)



วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์

- 1) เพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งและอำนวยความสะดวกระบบโลจิสติกส์ให้มีความสมบูรณ์ ต่อเนื่อง และครอบคลุมทั้งประเทศ รวมทั้งเสริมสร้างประสิทธิภาพการเชื่อมโยงประตูการค้า เพื่อเพิ่มความสะดวกในด้านการค้าและการขนส่งระหว่างประเทศ
- 2) เพื่อพัฒนาปัจจัยสนับสนุนทางด้านโลจิสติกส์ รองรับเขตเศรษฐกิจพิเศษ การพัฒนาการรวมกลุ่มอุตสาหกรรม และการพัฒนาเชิงพื้นที่ ในฐานะเป็นกลไกในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศ
- 3) เพื่อพัฒนาส่งเสริมผู้ประกอบการและบุคลากรด้านโลจิสติกส์และมาตรฐานสามารถแข่งขันได้กับต่างประเทศ

เป้าประสงค์หลัก

เป็นการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ให้สมบูรณ์ต่อเนื่องจากแผนฯ ก่อนหน้านี้ ขจัดปัญหา Missung link รองรับนโยบาย ส่งเสริมการรวมกลุ่มอุตสาหกรรม Super Cluster ที่รัฐบาลกำหนดให้เป็นกลไกขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศในอนาคต ในยุค Thailand 4.0 ซึ่งเป็นการยกระดับความสามารถการแข่งขันของประเทศ พัฒนาสู่เศรษฐกิจดิจิทัล ประกอบด้วย 4 ยุทธศาสตร์

ยุทธศาสตร์ที่ 1 : Domestic Infrastructure สร้างความต่อเนื่องภายในประเทศ เป็นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งและสิ่งอำนวยความสะดวกทั้งด้านโครงสร้างพื้นฐาน (Hard Side) และพัฒนากฎระเบียบมาตรการ (Soft Side) ให้มีความต่อเนื่องจากแผนที่ได้ดำเนินการไว้ก่อนหน้านี้ เพื่อให้สามารถรองรับเครือข่ายโลจิสติกส์ในประเทศ เพิ่มประสิทธิภาพของการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ และเชื่อมโยงการค้าการขนส่งกับประตูการค้าที่สำคัญของประเทศอย่างบูรณาการ



กลยุทธ์ที่ 1.1 “Infrastructure”

พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางถนน ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศให้มีความเชื่อมโยงกัน ลด Missing Link เพื่อสนับสนุนให้เกิดจุดเชื่อมต่อการขนส่งที่มีประสิทธิภาพ และการเชื่อมโยงหลายรูปแบบจากแหล่งผลิตไปยังจุดปลายทาง ซึ่งช่วยให้สามารถลดต้นทุนด้านการขนส่งได้ พัฒนารวมทั้งระบบจัดการโลจิสติกส์ เช่น คลังสินค้า ศูนย์กระจายสินค้า บนแนวเส้นทางเชื่อมโยง (Logistics corridor) ภายในประเทศให้สามารถตอบสนองความต้องการ เพื่อให้เกิดการจัดการระบบโลจิสติกส์บนแนวเส้นทางขนส่งอย่างมีประสิทธิภาพ

กลยุทธ์ที่ 1.2 “Technology”

ส่งเสริมการใช้เทคโนโลยีในระบบการจัดการโลจิสติกส์ เช่น ระบบการติดตาม (Trading and tracing) เช่น GPS, RFID เป็นต้น เพื่อให้เกิดระบบโลจิสติกส์ที่มีประสิทธิภาพ รวมทั้ง การจัดทำฐานข้อมูลที่สามารถแบ่งปันกัน (Data sharing) เพื่อประโยชน์ในการนำไปใช้ตัดสินใจในการจัดการ

ยุทธศาสตร์ที่ 2 : Gateway สร้างความเชื่อมโยง เป็นการพัฒนาประตูการค้า เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการรองรับการไหลของสินค้า พัฒนากลไก และสิ่งอำนวยความสะดวก รวมทั้งกฎระเบียบ มาตรการเพื่อสนับสนุนการขนส่งข้ามแดน และลดอุปสรรคทางการค้า



กลยุทธ์ที่ 2.1 “ปรับปรุงโครงข่าย (Hard side)”

เพิ่มขีดความสามารถโครงข่ายโดยรอบและบริเวณใกล้เคียงประตูการขนส่งกับประเทศเพื่อนบ้าน (ระบบถนน ราง และน้ำ) ให้สามารถเชื่อมโยงกับประตูการค้า ด้านชายแดนได้อย่างมีประสิทธิภาพ รองรับปริมาณสินค้าผ่านแดนสำหรับการค้า (Capacity of gateway) ส่งเสริมและสนับสนุนการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศไปสู่การขนส่งภายในประเทศ และส่งเสริมการพัฒนาเศรษฐกิจในพื้นที่ประตูการค้าและด่านชายแดน

กลยุทธ์ที่ 2.2 “เทคโนโลยี”

พัฒนาการจัดการฐานข้อมูลสำหรับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการอำนวยความสะดวกการค้าผ่านแดนได้อย่างบูรณาการ

กลยุทธ์ที่ 2.3 “อำนวยความสะดวก”

ปรับปรุงกฎระเบียบ และมาตรการสำหรับการผ่านแดน บูรณาการฐานข้อมูลหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่ออำนวยความสะดวกทางการค้าระหว่างประเทศ ส่งเสริมให้การค้าระหว่างประเทศขนส่งผ่านแดนได้อย่างสะดวก ลดขั้นตอนด้านการขนส่ง (Seamless border crossing)

ยุทธศาสตร์ที่ 3 : Area ขับเคลื่อนเศรษฐกิจ เป็นการพัฒนาระบบโลจิสติกส์เพื่อรองรับภาคการผลิต รวมทั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษของประเทศ โดยเฉพาะ Eastern Economic Corridor (EEC) ซึ่งเป็นเขตเศรษฐกิจนำร่องตามนโยบายขับเคลื่อนเศรษฐกิจของภาครัฐที่ส่งเสริมให้เป็นฐานอุตสาหกรรมการผลิตที่ใช้รูปแบบเทคโนโลยีขั้นสูง (Super Cluster) อันเป็นกลไกขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศในอนาคต



กลยุทธ์ที่ 3.1 “รองรับ EEC”

พัฒนาระบบโลจิสติกส์ให้มีประสิทธิภาพ รองรับอุตสาหกรรมภายในเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor : EEC) เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมกลุ่ม Super cluster ที่เป็นกลไกใหม่ในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศ รวมทั้งพัฒนาระบบโลจิสติกส์รองรับการขนส่งจากพื้นที่ EEC ออกสู่พื้นที่ภายนอก

กลยุทธ์ที่ 3.2 “พัฒนาเศรษฐกิจภายในพื้นที่และ SEZ”

พัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่ง และระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษ (Special Economic Zone) เพื่อรองรับการเจริญเติบโตของเศรษฐกิจภายในพื้นที่

กลยุทธ์ที่ 3.3 “พัฒนา Real sector”

พัฒนาและส่งเสริมการจัดการระบบโลจิสติกส์สำหรับภาคการผลิต (ภาคการเกษตร ภาคอุตสาหกรรม และภาคบริการ) เพื่อให้เกิดการค้าเงินธุรกิจที่มีประสิทธิภาพ ลดต้นทุนทางด้านโลจิสติกส์ เพิ่มศักยภาพในการแข่งขัน

ยุทธศาสตร์ที่ 4 : Sustainable มีความยั่งยืน เป็นการส่งเสริมให้เกิดการพัฒนาผู้ประกอบการและบุคลากรด้านโลจิสติกส์ในทุกกระดับให้มีมาตรฐานการปฏิบัติงานที่ดี พัฒนาสู่ความยั่งยืน รวมทั้งการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ในองค์กรรวมที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ซึ่งเป็นจุดเริ่มต้นของ Green Logistics และระบบโลจิสติกส์ที่ยั่งยืน (Sustainable Logistics)



กลยุทธ์ที่ 4.1 “พัฒนาบุคลากรด้านการขนส่ง”

สนับสนุนการพัฒนาผู้ประกอบการขนส่งรายย่อยภายในประเทศ และการพัฒนาคุณภาพชีวิตของบุคลากรด้านโลจิสติกส์ในระดับต่างๆ พัฒนาคุณภาพ และมาตรฐานของการปฏิบัติงานตามมาตรฐานวิชาชีพทางด้านโลจิสติกส์

กลยุทธ์ที่ 4.2 “ส่งเสริมการวิจัย”

สนับสนุนการวิจัย และการพัฒนา (Research and Development) การสร้างนวัตกรรม และเทคโนโลยีด้านโลจิสติกส์ภายในประเทศ

กลยุทธ์ที่ 4.3 “Green LOGistics”

ส่งเสริมให้เกิดระบบโลจิสติกส์ที่ยั่งยืน เพิ่มประสิทธิภาพการจัดการระบบโลจิสติกส์การนำส่งสินค้าจากผู้ผลิตถึงผู้บริโภค และช่วยเพิ่มขีดความสามารถให้แก่ภาคธุรกิจและอุตสาหกรรม ทั้งในแง่การลดต้นทุนการผลิต การสร้างมูลค่าเพิ่ม การประหยัดพลังงาน และการรักษาสิ่งแวดล้อมไปพร้อมกันด้วย

กลยุทธ์ที่ 4.4 “Safety Logistics”

ลดปัญหาอุบัติเหตุที่เกี่ยวกับการขนส่งสินค้า ส่งเสริมสวัสดิการของผู้ขับขี่รถบรรทุก

กลยุทธ์ที่ 4.5 “การติดตามและประเมินผล”

การวัดผลการดำเนินงานหรือประเมินผลการดำเนินงานในด้านต่างๆ เพื่อสะท้อนประสิทธิภาพ ประสิทธิผลในการปฏิบัติงาน

โดยมีแผนงาน/โครงการภายใต้แผนยุทธศาสตร์โลจิสติกส์กระทรวงคมนาคมฯ สรุปลงได้ดังนี้

	จำนวนโครงการ	วงเงิน (ล้านบาท)*
ยุทธศาสตร์ที่ 1 : Domestic Infrastructure สร้างความต่อเนื่องภายในประเทศ		
กลยุทธ์ที่ 1.1 “Infrastructure”	45	941,015.7
กลยุทธ์ที่ 1.2 “Technology”	2	88.7
ยุทธศาสตร์ที่ 2 : Gateway สร้างความเชื่อมโยง		
กลยุทธ์ที่ 2.1 “ปรับปรุงโครงข่าย (Hard Side)”	4	41,013.0
กลยุทธ์ที่ 2.2 “เทคโนโลยี สร้างความเชื่อมโยงบริเวณประตูการค้า”	0	-
กลยุทธ์ที่ 2.2 “อำนวยความสะดวก”	1	4.5
ยุทธศาสตร์ที่ 3 : Area ขับเคลื่อนเศรษฐกิจ		
กลยุทธ์ที่ 3.1 “รองรับ EEC”	84	279,992.9
กลยุทธ์ที่ 3.2 “พัฒนาเศรษฐกิจภายในพื้นที่และ SEZ”	75	184,499.8
กลยุทธ์ที่ 3.3 “พัฒนา Real Sector”	1	25.0
ยุทธศาสตร์ที่ 4 : Sustainable มีความยั่งยืน		
กลยุทธ์ที่ 4.1 “พัฒนาบุคลากรด้านการขนส่ง”	15	2,770.9
กลยุทธ์ที่ 4.2 “ส่งเสริมการวิจัย”	0	-
กลยุทธ์ที่ 4.3 “Green Logistics”	2	54.7
กลยุทธ์ที่ 4.4 “Safety Logistics”	19	167,054.4
กลยุทธ์ที่ 4.5 “การติดตามและประเมินผล”	1	-
รวม	249	1,616,522.6

หมายเหตุ * ยังไม่รวมวงเงินโครงการที่อยู่ระหว่างการศึกษา

เพื่อให้แผนการดำเนินงานสามารถสนับสนุนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศได้อย่างมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น กระทรวงคมนาคมและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรพิจารณาให้ความสำคัญในประเด็นดังต่อไปนี้ (1) การสร้างความชัดเจนในบทบาทหน้าที่ของหน่วยงานทางน้ำในการเป็น Operator Regulator และ Promoter (2) การจัดทำฐานข้อมูลด้านการขนส่งสินค้าเพื่อสามารถนำมาเป็นข้อมูลในการวางแผนด้านอื่นๆ ต่อไป และ (3) การเชื่อมโยงระหว่างทางขนส่งทางรางและทางน้ำ เพื่อให้การขนส่งของประเทศมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

ทั้งนี้ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมได้ให้ความเห็นชอบแผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมเพื่อสนับสนุนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2560 - 2564) เรียบร้อยแล้ว เมื่อวันที่ 28 มีนาคม 2561 และ สนข. ได้แจ้งเวียนหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อนำไปใช้ประโยชน์ต่อไปแล้ว

สรุปผลการศึกษาสำรวจข้อมูล ด้านการขนส่งและจราจร เพื่อจัดทำแผนแม่บทในเมืองภูมิภาค จังหวัดบึงกาฬ

สำนักส่งเสริมระบบการขนส่งและจราจรในภูมิภาค

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ได้รับการจัดสรรงบประมาณประจำปี พ.ศ. 2560 ให้ดำเนินการจ้างที่ปรึกษาศึกษาสำรวจข้อมูลด้านการขนส่งและจราจรเพื่อจัดทำแผนแม่บทในเมืองภูมิภาค จังหวัดบึงกาฬ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้มีแผนการจัดการจราจรที่นำเสนอแนวทางการแก้ไขปัญหาและการจัดการจราจรเฉพาะหน้าระยะเร่งด่วน โดยมีรายละเอียดเพียงพอที่หน่วยงานภายในจังหวัดสามารถนำไปปฏิบัติได้ทันที รวมทั้งเพื่อให้มีแผนแม่บทด้านการขนส่งและจราจรระยะ 10 ปี และแผนปฏิบัติการด้านการขนส่งและจราจรที่นำแนวความคิดการพัฒนาเมืองในอนาคต (Future City) มาใช้ประกอบการจัดทำแผนในลักษณะเป็นแผนบูรณาการและสอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2560 - 2564) ยุทธศาสตร์ชาติ แผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งและจราจร ยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม แผนพัฒนาจังหวัด บึงกาฬ ผังเมืองจังหวัดบึงกาฬ ผังเมืองรวมเมืองบึงกาฬ และแผน/ยุทธศาสตร์อื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง ซึ่งเป็นการวางรากฐานความเจริญเติบโตของจังหวัดบึงกาฬและป้องกันการเกิดปัญหาจราจร เพื่อให้จังหวัดบึงกาฬเป็นเมืองที่มีประสิทธิภาพ ปลอดภัย น่าอยู่ และเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม ตลอดจนจัดทำฐานข้อมูลด้านการขนส่งและจราจรจังหวัดบึงกาฬ คู่มือการติดตามและประเมินผล เพื่อใช้ในการติดตามและประเมินผลการดำเนินงานตามแผนปฏิบัติการด้านการขนส่งและจราจร เพื่อจะได้รับทราบถึงปัญหา/อุปสรรคการดำเนินงาน เพื่อกำหนดแนวทางการแก้ไขปรับปรุงการพัฒนาระบบการขนส่งและจราจรต่อไป

มหาวิทยาลัยขอนแก่นซึ่งเป็นที่ปรึกษาได้ดำเนินการศึกษาสำรวจข้อมูลด้านการขนส่งและจราจรเพื่อจัดทำแผนแม่บทในเมืองภูมิภาค จังหวัดบึงกาฬ เสร็จสมบูรณ์เมื่อเดือนกุมภาพันธ์ 2561 โดยสามารถสรุปสาระสำคัญของผลการศึกษาได้ ดังนี้

1. การจัดทำแผนการจัดการจราจรในจังหวัดบึงกาฬ

การศึกษาพบว่า มีจุดปัญหาการจราจรที่สำคัญของจังหวัด 10 จุด จึงได้คัดเลือกบริเวณที่ต้องการแก้ไขเร่งด่วนจำนวน 5 บริเวณ ครอบคลุม 6 จุดปัญหา เพื่อนำมาจัดทำเป็นโครงการในแผนงานด้านการจัดการจราจรระยะเร่งด่วน ดังนี้

1) โครงการจัดการจราจรบริเวณหน้าโรงเรียนบึงกาฬ



ปัญหาการจอดรถรับ-ส่ง และการขายของบริเวณหน้าโรงเรียน



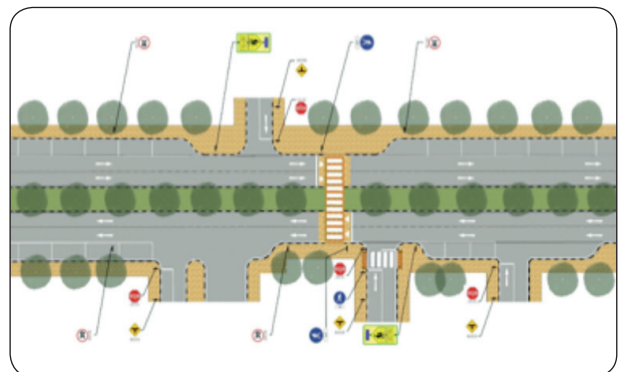
ปัญหาทางเท้าและเกาะกลางถนน



สภาพการจราจรบริเวณด้านหน้าโรงเรียนบึงกาฬในปัจจุบัน

แนวทางแก้ไขปัญหา

- ย้ายตำแหน่งจุดกลับรถออกจากบริเวณด้านหน้าโรงเรียน
- ปรับปรุงกายภาพทางข้ามเดิมให้เหมาะสมกับปริมาณคนข้ามถนน
- ใช้เทคนิคการสยบการจราจรควบคุมความเร็วรถบนทางหลักให้เหมาะกับถนนในเขตเมือง
- จัดแบ่งพื้นที่ถนนเดิมใหม่ (retrofit) ให้เหมาะสมกับการใช้งาน และเอื้อต่อผู้ใช้ถนนทุกประเภท จัดช่องจอดรถรับส่งชั่วคราวเพื่อรับส่งนักเรียน
- ปรับปรุงป้ายและเครื่องหมายจราจรให้สอดคล้องเหมาะสม



การปรับปรุงการจราจรบริเวณด้านหน้าโรงเรียนบึงกาฬ

2) โครงการจัดการจราจรบริเวณวงเวียนหอนาฬิกา



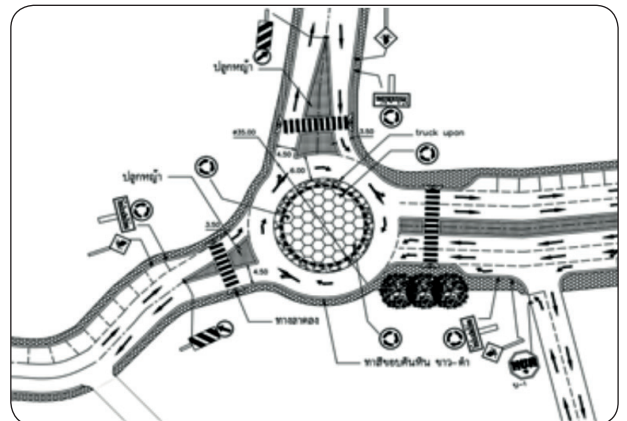
ลักษณะของแนวทางเข้าไม่สามารถ
ชะลอความเร็วรถที่วิ่งเข้าวงเวียน



ไม่มีสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับคนเดินเท้า
และเครื่องหมายจราจรที่เหมาะสม

แนวทางแก้ไขปัญหา

- ออกแบบลักษณะของวงเวียนให้ถูกต้องตามหลักวิศวกรรมจราจร เพื่อให้แนวทางเข้าวงเวียนสามารถชะลอความเร็วรถที่วิ่งเข้าวงเวียน และส่งเสริมพฤติกรรมการให้ทางรถในวงเวียน รวมทั้งออกแบบเกาะกลางให้สามารถเบนแนวการวิ่งของรถที่ผ่านวงเวียนเพื่อควบคุมความเร็วของรถที่เคลื่อนที่ผ่านวงเวียน
- ติดตั้งป้ายและเครื่องหมายจราจรที่เหมาะสม
- ออกแบบสิ่งอำนวยความสะดวกและความปลอดภัยสำหรับคนเดินเท้า
- มีการจัดการที่จอดรถที่เหมาะสมเพื่อไม่ให้เกิดการจอดรถสองข้างทางก่อนเข้าสู่วงเวียน



การปรับปรุงการจราจรบริเวณวงเวียนหอนาฬิกา

3) โครงการจัดการจราจรบริเวณวงเวียนศาลเจ้าแม่สองนาง



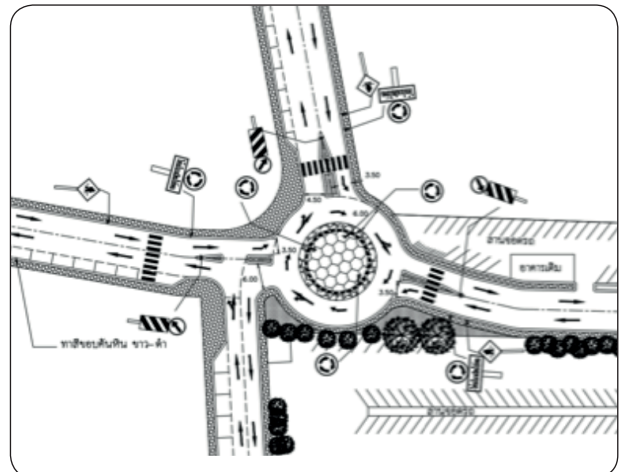
ลักษณะทางกายภาพของวงเวียนเจ้าแม่สองนาง



ไม่มีสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับคนเดินเท้า ขาดป้าย และเครื่องหมายจราจรที่เหมาะสม

แนวทางแก้ไขปัญหา

เนื่องจากประเด็นปัญหาคล้ายกับในกรณีของวงเวียนหอนาฬิกาแต่มีพื้นที่ค่อนข้างจำกัด จึงมีแนวทางแก้ไขปัญหาลักษณะเดียวกัน คือ ออกแบบวงเวียนที่เหมาะสม (วงเวียนประเภท Urban Compact) รวมทั้งติดตั้งสิ่งอำนวยความสะดวกและความปลอดภัยสำหรับคนเดินเท้า ติดตั้งป้ายและเครื่องหมายจราจรที่เหมาะสม รวมทั้งมีการจัดการที่จอดรถเพื่อแก้ไขปัญหาการจอดรถสองข้างทาง เป็นต้น และจัดพื้นที่จอดสำหรับรถสามล้อพ่วงข้าง (สกายแล็บ) ให้เป็นระเบียบเรียบร้อย



การปรับปรุงการจราจรบริเวณวงเวียนศาลเจ้าแม่สองนาง

4) โครงการจัดการจุดอันตรายบนโครงข่ายถนนบริเวณทางแยกเข้าวิทยาลัยเทคนิคบึงกาฬ (ทล.222)

ถึงทางแยกห่างไกลบอลเฮ้าส์



บริเวณทางแยกเข้าวิทยาลัยเทคนิคบึงกาฬ



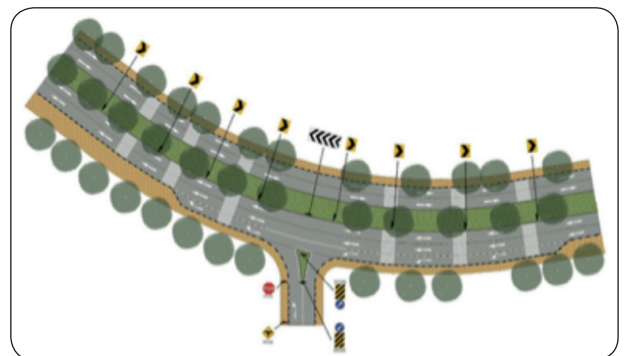
บริเวณทางแยกเข้าห้างไกลบอลเฮ้าส์

ปัญหา

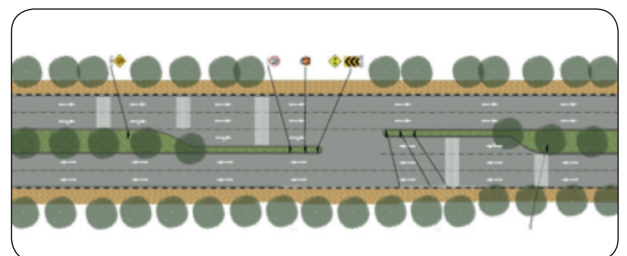
- ทล.222 เป็นถนนสายหลักที่มีปริมาณจราจรจำนวนมาก ช่วงถนนดังกล่าวเป็นโค้งราบสลับทางที่ตั้งอยู่ห่างกันประมาณหนึ่งกิโลเมตร ยวดยานในกระแสจราจรใช้ความเร็วสูง
- ทางเชื่อมเข้าออก เชื่อมทางหลักบริเวณกลางโค้งด้านนอก ซึ่งมีการยกโค้งทำให้แนวทางวิ่งข้ามทางหลักมีลักษณะเป็นทางขึ้นเนิน
- ยวดยานที่เลี้ยวขวาเข้า-ออก ถนนสายรอง ทำให้เกิดการตัดกระแสจราจรของถนนสายหลักที่ใช้ความเร็วสูงบริเวณทางโค้ง
- รถอเลี้ยวขวามองทางหลักเพื่อเลี้ยวเข้าสู่ถนนสายรองอาจถูกรถในทางหลักชนท้าย
- การมองเห็นทางแยกและระยะมองเห็นบริเวณทางแยกค่อนข้างจำกัด
- ป้ายและเครื่องหมายจราจรบนพื้นทางไม่ชัดเจน

แนวทางแก้ไขปัญหา

- พิจารณาปรับเกาะสี่เป็นเกาะยก เพื่อแบ่งทิศทางการจราจรบนทางสายหลัก
- กำหนดตำแหน่งจุดกลับรถที่เหมาะสม เพื่อลดความขัดแย้งที่ทางแยก
- ปรับปรุงลักษณะทางกายภาพบริเวณทางแยกและจัดช่องจราจรของกระแสจราจรให้เหมาะสมและถูกต้องตามหลักวิศวกรรมจราจร
- ปรับปรุงระบบแจ้งเตือนผู้ขับขี่บนถนนสายหลัก เช่น การขีดสีตีเส้น ติดตั้งป้าย ระบบสัญญาณไฟกระพริบ เป็นต้น
- เพิ่มระยะของการมองเห็นให้เหมาะสม เช่น ตัดแต่งกิ่งไม้บริเวณทางแยก หรือเคลื่อนย้ายอุปสรรคที่กีดขวางการมองเห็น เป็นต้น



การปรับปรุงทางแยก ทล.222 ตัดกับ ถนนท้องถิ่น

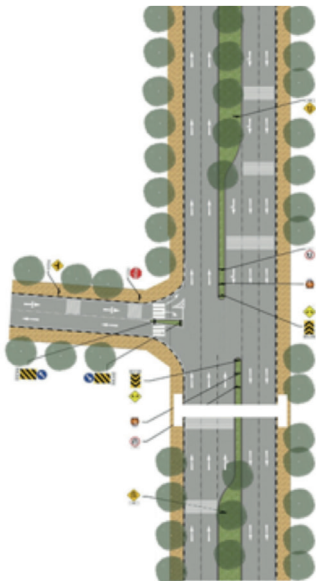


การปรับปรุงจุดเปิด - ปิดบนโครงข่าย ทล.222

5) โครงการจัดการจุดอันตรายบริเวณสามแยกหน้าวัดทุ่งสว่างสามัคคี



บริเวณสามแยกหน้าวัดทุ่งสว่างสามัคคี (ทล.222 ตัดกับ บก.4001)



การปรับปรุงจุดอันตรายบริเวณสามแยกหน้าวัดทุ่งสว่างสามัคคี

แนวทางแก้ไขปัญหาบึงกาฬ

เนื่องจากบริเวณดังกล่าวเป็นลักษณะสามแยกตัวที่บริเวณกึ่งกลางชุมชน เป็นจุดตัดระหว่างทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 222 ตัดกับทางหลวงชนบท บก.4001 ซึ่งเชื่อมต่อไปยังอำเภอโซ่พิสัยและอำเภอปากคาด ซึ่งบริเวณแยกดังกล่าวไม่มีการติดตั้งสัญญาณไฟ แต่มีปริมาณการเข้า - ออก ของรถบรรทุกค่อนข้างมาก ในขณะที่การใช้ประโยชน์ที่ดินบริเวณรอบๆ เป็นย่านชุมชน จึงควรมีแนวทางแก้ปัญหาดังนี้

- ปรับกายภาพช่วงถนนในชุมชนให้สะท้อนกายภาพของถนนในเขตเมือง โดยจัดสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับคนเดินเท้าโดยการทำทางเท้าที่ได้มาตรฐานตลอดแนวถนนทั้งสองด้าน
- สร้างเกาะกลางแบบเกาะยก เพื่อแบ่งทิศทางการจราจรและควบคุมการขัดแย้งของรถตรงและรถเลี้ยว
- ลดขนาดความกว้างช่องจราจร
- จัดสร้างช่องทางสำหรับรถอเลี้ยวที่ปลอดภัย
- ปรับปรุงเครื่องหมายจราจรบนผิวทาง ตีเส้นทางม้าลายสำหรับคนข้ามถนน มีการติดตั้งป้ายเตือนต่างๆ ที่ได้มาตรฐาน
- จำกัดความเร็วรถบนถนนสายหลักและสายรอง

นอกจากนี้แล้ว การศึกษาฯ ยังได้เสนอแผนงานเพิ่มประสิทธิภาพด้านการจัดการระบบการจราจร ประกอบด้วย 8 โครงการที่จำเป็นจะต้องดำเนินการควบคู่ไปกับการจัดการระบบจราจรระยะเร่งด่วน เพื่อแก้ไขและบรรเทาปัญหาด้านการขนส่งและจราจรที่เกิดขึ้นในปัจจุบันได้อย่างมีประสิทธิภาพ ดังนี้

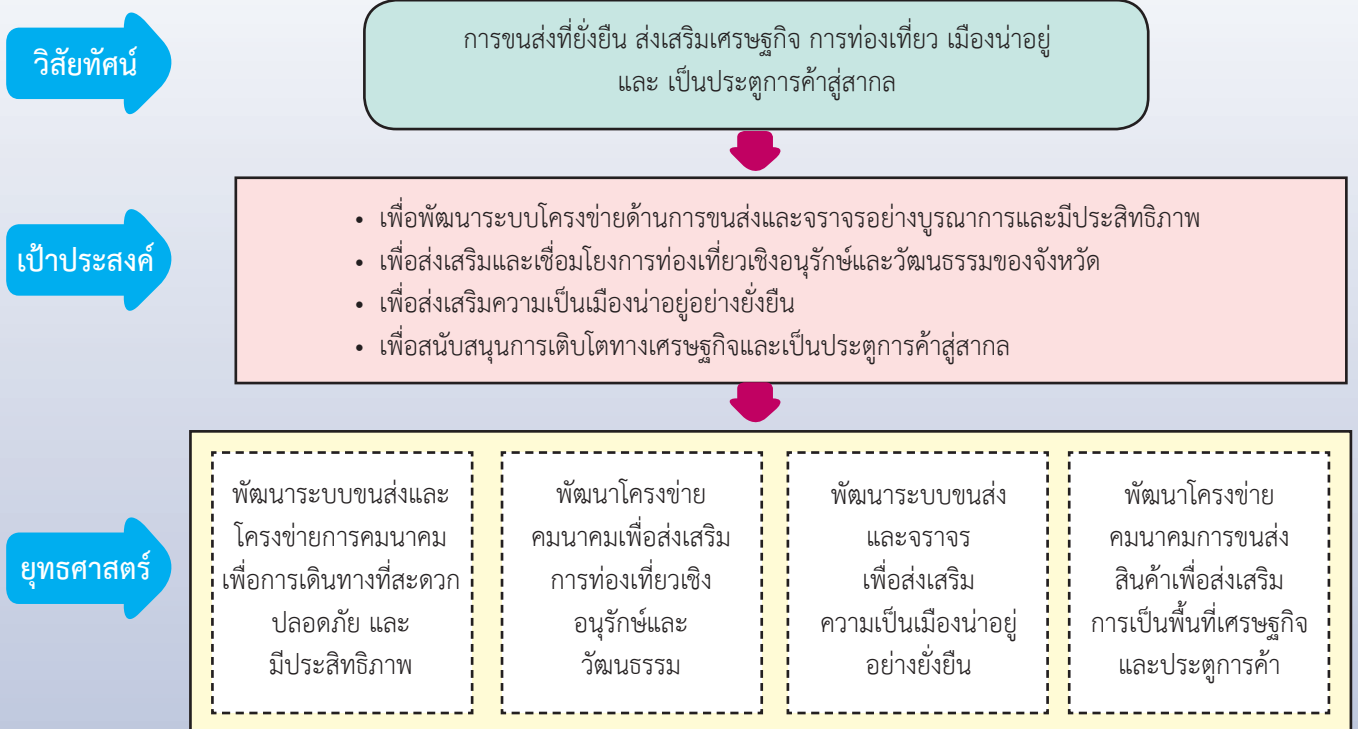
- 1) โครงการติดตั้งระบบสัญญาณไฟจราจรแบบปรับเปลี่ยนตามปริมาณจราจร
- 2) โครงการปรับปรุงทางเท้า จัดการที่จอดรถบนถนน และพัฒนาที่จอดรถของเอกชน
- 3) โครงการศึกษาการจัดการระบบการจราจรในเขตพื้นที่ศูนย์กลางย่านธุรกิจการค้า

- 4) โครงการกำหนดขีดจำกัดความเร็วบนโครงข่ายถนนในระดับจังหวัด
- 5) โครงการศึกษาออกแบบช่องทางสำหรับรถจักรยานยนต์
- 6) โครงการติดตั้ง/ปรับปรุงป้ายบังคับ ป้ายเตือน ป้ายแนะนำการจราจรต่างๆ ให้ได้มาตรฐาน
- 7) โครงการซ่อมบำรุงหรือปรับปรุงเครื่องหมายจราจรบนผิวทางและขอบคันหิน
- 8) โครงการบำรุงรักษาโคมสัญญาณไฟจราจรให้ใช้งานได้เหมาะสมและมีประสิทธิภาพ

2. การจัดทำแผนแม่บทการขนส่งและจราจรจังหวัดบึงกาฬ

การศึกษาได้พิจารณาแผนพัฒนาภาคกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 (อุตรธานี เลย หนองบัวลำภู หนองคาย บึงกาฬ) ระยะ 4 ปี (พ.ศ. 2561 - 2564) ซึ่งกำหนดวิสัยทัศน์ว่า “ศูนย์กลางการพัฒนาเศรษฐกิจ การท่องเที่ยวเชิงอัตลักษณ์ และการเกษตรปลอดภัย ที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมของอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง” และแผนพัฒนาจังหวัดบึงกาฬ 4 ปี (พ.ศ. 2557 - 2560) ซึ่งกำหนดวิสัยทัศน์ว่า “ศูนย์กลางยางพาราของภาคอีสาน สะพานเชื่อมการค้าการลงทุนอาเซียน การท่องเที่ยวได้มาตรฐาน บ้านเมืองน่าอยู่” มาใช้ประกอบในการวิเคราะห์ SWOT Analysis เพื่อกำหนดแนวทางพัฒนาจังหวัดบึงกาฬ มีการวิเคราะห์ถึงจุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และข้อจำกัดของพื้นที่ รวมทั้งวิเคราะห์ศักยภาพของพื้นที่ในการพัฒนาไปสู่การเป็นศูนย์กลางด้านการผลิต กระจายสินค้า และการพัฒนาด้านการจราจรและขนส่งอย่างยั่งยืน นำมาสู่การจัดทำแผนแม่บทการขนส่งและจราจรจังหวัดบึงกาฬ สรุปได้ดังนี้

วิสัยทัศน์ ยุทธศาสตร์ และเป้าประสงค์การพัฒนาด้านการขนส่งและจราจรจังหวัดบึงกาฬ



3.

การจัดทำแผนปฏิบัติการ (Action Plan) การขนส่งและจราจรจังหวัดบึงกาฬ

การศึกษาได้กำหนดให้มีแผนปฏิบัติการ (Action Plan) การขนส่งและจราจรจังหวัดบึงกาฬ เพื่อตอบสนองการดำเนินงานตามแผนแม่บทการขนส่งและจราจรจังหวัดบึงกาฬอย่างเป็นรูปธรรม โดยแบ่งเป็น 3 ระยะ ได้แก่

1) แผนระยะสั้น 1 - 2 ปี (พ.ศ. 2561 - 2562) เป็นแผนระยะเร่งด่วนที่อยู่ภายใต้กรอบแนวคิดของงบประมาณที่จำกัด ใช้เงินลงทุนไม่มาก ไม่ซับซ้อน หน่วยงานที่รับผิดชอบมีความพร้อมสามารถทำได้ และมีความจำเป็นที่ต้องทำในทันที เช่น การแก้ไขปัญหาจุดอันตราย หากไม่ทำในระยะเวลาอันสั้นแล้ว อาจทำให้เกิดอุบัติเหตุซ้ำ ฃ บริเวณดังกล่าวได้ ส่งผลให้สูญเสียทรัพย์สินและชีวิต เป็นต้น

2) แผนระยะกลาง 3 - 5 ปี (พ.ศ. 2563 - 2565) เป็นแผนที่ทำหน้าที่เป็นสื่อกลางประสานระหว่างแผนระยะสั้นกับแผนระยะยาว เป็นแผนงานต่อเนื่องเพื่อให้การปฏิบัติงานเป็นไปตามวิสัยทัศน์ ยุทธศาสตร์ และเป้าประสงค์ที่วางไว้

3) แผนระยะยาว 6 - 10 ปี (พ.ศ. 2566 - 2570) เป็นการวางแผนที่มีเป้าหมายให้วิสัยทัศน์ ยุทธศาสตร์ และเป้าประสงค์เสร็จสมบูรณ์ เชื่อมโยงการบริหาร การปฏิบัติงานภายในองค์กร และสอดคล้องกับแผนพัฒนาประเทศเตรียมพร้อมสู่อนาคต ซึ่งสามารถสรุปงบประมาณที่ใช้ดำเนินการตามแผนงานในระยะสั้น ระยะกลาง และระยะยาวได้ ดังนี้

(หน่วย: ล้านบาท)

แผนงาน	ระยะสั้น	ระยะกลาง	ระยะยาว
1. แผนงานพัฒนาและจัดระบบการจราจรในเขตเมือง	4.22	5.90	10.00
2. แผนงานพัฒนาโครงข่ายถนนให้มีประสิทธิภาพในการเชื่อมต่อนมากขึ้น	260.00	6,917.40	1,491.80
3. แผนงานบำรุงรักษาอุปกรณ์และระบบควบคุมการจราจร	10.00	15.00	25.00
4. แผนงานด้านความปลอดภัยทางถนนและสิ่งแวดล้อม	30.45	35.00	32.50
5. แผนงานพัฒนาความปลอดภัยในการเดินทางท่องเที่ยว	24.12	33.18	55.30
6. แผนงานพัฒนาความรู้ ประชาสัมพันธ์ รณรงค์ และการบังคับใช้กฎหมายจราจร	7.96	8.04	13.40
7. แผนงานพัฒนาระบบการขนส่งสาธารณะอย่างยั่งยืน	7.60	5.90	6.50
8. แผนงานการพัฒนาปรับปรุงทางเท้าและทางจักรยาน	0.00	8.00	0.00
9. แผนงานพัฒนาระบบสาธารณูปโภค โครงสร้างพื้นฐาน และระบบคมนาคม เพื่อการค้า และการลงทุน	5.00	90.00	0.00
10. แผนงานด้านการพัฒนาการใช้ประโยชน์ที่ดิน	100.00	0.00	0.00
รวม	449.35	7,118.42	1,634.50
รวมทั้ง 3 ระยะ		9,202.27	

4.

การจัดทำคู่มือการติดตามและประเมินผลการนำไปสู่การปฏิบัติ

การศึกษาได้จัดทำคู่มือการติดตามและประเมินผลการนำไปสู่การปฏิบัติ เพื่อเป็นเครื่องมือในการตรวจสอบความก้าวหน้าของการปฏิบัติงานจริง เทียบกับความก้าวหน้าตามแผนงาน/โครงการในแผนแม่บท ปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินแผนงาน/โครงการ เพื่อเป็นข้อมูลในการปรับปรุงแก้ไขปัญหาและอุปสรรคของการดำเนินงาน ซึ่ง สนข. ได้มอบคู่มือฯ ให้หน่วยงานในจังหวัดบึงกาฬนำไปใช้ประโยชน์ต่อไปแล้ว

5.

การจัดทำฐานข้อมูลด้านการขนส่งและจราจรจังหวัดบึงกาฬ

การศึกษาได้จัดทำฐานข้อมูลด้านการขนส่งและจราจรจังหวัดบึงกาฬ เพื่อให้สามารถนำไปใช้วางแผนด้านการขนส่งและจราจรในจังหวัด ระดับแผนงาน/โครงการ และการบริหารจัดการร่วมกัน ทั้งที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการโลจิสติกส์และการเดินทางให้เกิดประสิทธิภาพและประสิทธิผลสูงสุด ซึ่งสามารถเข้าใช้งานได้ที่ <https://transpos.azurewebsites.net/> หรือ <http://www.otp.go.th/index.php/category/sub?id=113> คลิกเข้าไปแล้วเลื่อนลงไปที่ด้านล่างของหน้าเว็บไซต์จะพบ โครงการศึกษา/ลิงก์แนะนำ แล้วคลิกที่

6.

การนำผลการศึกษาไปสู่การปฏิบัติ

การศึกษาสำรวจข้อมูลด้านการขนส่งและจราจรเพื่อจัดทำแผนแม่บทในเมืองภูมิภาคจังหวัดบึงกาฬนี้จะเป็นประโยชน์สำหรับจังหวัดบึงกาฬในการที่จะมีแผนแม่บทสำหรับบริหารจัดการการจราจรในพื้นที่เมือง และรวมถึงหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม (คค.) ในพื้นที่ ดังนั้น สนข. จึงได้สรุปผลการศึกษา เสนอ คค. เพื่อพิจารณามอบหมายหน่วยงานในสังกัดที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท กรมการขนส่งทางบก และกรมท่าอากาศยาน นำแผนแม่บทไปพิจารณาดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป นอกจากนี้ สนข. ได้ส่งมอบแผนแม่บทให้แก่จังหวัดบึงกาฬและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ผ่านทางคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกจังหวัดบึงกาฬ (อจร.จังหวัดบึงกาฬ) รับไปพิจารณาดำเนินการต่อไป

7.

ผลที่คาดว่าจะได้รับ

การดำเนินงานตามแผนงาน/โครงการที่เสนอในแผนแม่บทฯ คาดว่าจะสามารถช่วยให้ระบบขนส่งและจราจรในจังหวัดบึงกาฬบรรลุตามวิสัยทัศน์ที่ตั้งไว้ นั่นคือ มีระบบขนส่งและโครงข่ายคมนาคมที่ช่วยให้การเดินทางคล่องตัวและปลอดภัย มีโครงข่ายคมนาคมที่ส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์และวัฒนธรรม อำนวยความสะดวกในการเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยว มีระบบขนส่งและจราจรที่มีประสิทธิภาพ ลดการใช้พลังงาน ลดการปล่อยมลพิษทางอากาศและเสียง ส่งเสริมความเป็นเมืองน่าอยู่อย่างยั่งยืน ตลอดจนส่งเสริมการขนส่งสินค้าที่สะดวก ช่วยลดต้นทุนการขนส่งและโลจิสติกส์ เพื่อให้จังหวัดบึงกาฬเป็นประตูการค้าสู่ประเทศเพื่อนบ้าน

ความคืบหน้าการก่อสร้าง แบ่งออกเป็น 2 สัญญา ดังนี้ (ข้อมูล ณ วันที่ 8 พฤษภาคม 2561)

1) ช่วงฉะเชิงเทรา-คลองสิบเก้า-แก่งคอย (สัญญาที่ 1) งานก่อสร้างทางรถไฟทางคู่ ช่วงฉะเชิงเทรา-คลองสิบเก้า-วิหารแดง และ ช่วงบึงใหญ่-แก่งคอย พร้อมทางคู่เลี้ยงเมือง (Chord Lines) 3 แห่ง โดยบริษัท ซีโน-ไทย เอ็นจิเนียริ่ง แอนด์ คอนสตรัคชั่น จำกัด (มหาชน) เริ่มปฏิบัติงาน 19 กุมภาพันธ์ 2559 สิ้นสุดการปฏิบัติงาน 18 กุมภาพันธ์ 2562 มีผลงานสะสม ร้อยละ 76.11 เร็วกว่าแผนร้อยละ 1.04

2) ช่วงฉะเชิงเทรา-คลองสิบเก้า-แก่งคอย (สัญญาที่ 2) งานก่อสร้างทางรถไฟทางคู่ ช่วงวิหารแดง-บึงใหญ่ พร้อมอุโมงค์รถไฟ โดยบริษัท ไรท์ ทันเน็ลลิง จำกัด เริ่มปฏิบัติงาน 19 กุมภาพันธ์ 2559 สิ้นสุดการปฏิบัติงาน 18 มีนาคม 2561 ระยะเวลา 25 เดือน ดำเนินการแล้วเสร็จ (ร้อยละ 100)

ปัญหาอุปสรรคในการดำเนินงาน สรุปสาระสำคัญ ได้ดังนี้

1) ปัญหาการเวนคืนที่ดินและอสังหาริมทรัพย์

พระราชกฤษฎีกาเวนคืนที่ดินของโครงการฯ เดิมประกาศใช้เมื่อวันที่ 30 สิงหาคม 2556 และสิ้นสุดการบังคับใช้ วันที่ 30 สิงหาคม 2560 แต่ รฟท. ดำเนินการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินไม่แล้วเสร็จ เนื่องจากได้รับเงินอนุมัติค่าเวนคืนไม่เพียงพอ จึงทำให้ไม่สามารถดำเนินการเสร็จทันภายในระยะเวลาที่กำหนด โดย รฟท. ได้เสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาเมื่อวันที่ 18 กรกฎาคม 2560 และมีมติเห็นชอบร่างพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่จะเวนคืนเพื่อก่อสร้างทางคู่เลี้ยงเมือง (Chord Lines) จำนวน 3 แห่ง บริเวณสถานีชุมทางฉะเชิงเทรา จังหวัดฉะเชิงเทรา สถานีชุมทางแก่งคอย จังหวัดสระบุรี และสถานีชุมทางบ้านภาชี จังหวัดพระนครศรีอยุธยา โดยปัจจุบันพระราชกฤษฎีกาเวนคืนที่ดินของโครงการดังกล่าว ได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษาแล้ว เมื่อวันที่ 10 พฤษภาคม 2561

2) ปัญหาข้อร้องเรียนจากท้องถิ่น

โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงฉะเชิงเทรา-คลองสิบเก้า-แก่งคอย ได้รับเรื่องร้องเรียนจากจังหวัด ท้องถิ่นและประชาชน ในระหว่างปี 2559 - 2561 รวม 22 เรื่อง ส่วนใหญ่เกี่ยวข้องกับปัญหาความเดือดร้อนจากการปิดจุดตัดทางรถไฟ ปัญหา ถนนชำรุด ฝุ่นละออง ซึ่ง รฟท. ผู้รับเหมาก่อสร้างและที่ปรึกษาควบคุมโครงการ ได้รับเรื่องและดำเนินการแก้ไข อย่างไรก็ตาม รฟท. ควรมีคณะกรรมการกำกับและติดตามการดำเนินงานตามมาตรฐานที่บรรจุไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมีการประชุมประจำเดือนอย่างต่อเนื่อง เพื่อลดปัญหาและผลกระทบที่เกิดขึ้นกับชุมชน ทั้งเรื่องเสียง ฝุ่นละออง และแรงสั่นสะเทือน

3) ปัญหาการแก้ไขจุดตัดทางรถไฟ

โครงการดังกล่าวออกแบบโดยไม่ได้แก้ไขปัญหาจุดตัดทางรถไฟเสมอระดับ และไม่มี การติดตั้งรั้วกันสองข้างทางรถไฟ จึงยังคงมีปัญหาคัดตัดทางรถไฟเสมอระดับตลอดแนวเส้นทางโครงการ จำนวน 15 แห่ง ซึ่งโครงการได้มีการแก้ไขปัญหาคัดตัด ซึ่งมีปัญหาการร้องเรียนจากท้องถิ่นไปแล้ว 4 แห่ง คงเหลือบริเวณจุดตัดที่ยังมีปัญหา 11 แห่ง หากปัญหาดังกล่าวไม่ได้รับการแก้ไข ภายหลังก่อสร้างแล้วเสร็จ จะส่งผลกระทบต่อขบวนรถไฟมีข้อจำกัดในการทำความเร็ว โดยเฉพาะจุดตัดทางรถไฟเสมอระดับที่ยังไม่มี เครื่องกันทางรถไฟ ทั้งนี้ ปัจจุบันฝ่ายการโยธา รฟท. อยู่ระหว่างการขอขออนุญาตเพื่อติดตั้งรั้วกันสองข้างทางรถไฟในแนวเส้นทางโครงการช่วงฉะเชิงเทรา-คลองสิบเก้า-แก่งคอย



4) ปัญหาผลกระทบต่อการเดินรถผู้โดยสารและสินค้า

4.1) ปัญหาการออกแบบสถานี

การก่อสร้างสถานีรถไฟของโครงการ เดิมไม่ได้ออกแบบเพื่อรองรับการปรับเปลี่ยนเป็นชานชาลาสูง ดังนั้น เมื่อ รฟท. ได้ปรับแบบการก่อสร้างเป็นสถานีรถไฟที่มีชานชาลาสูงเสมอตัวรถ การออกแบบสถานีจึงไม่ได้มีการออกแบบไว้ เช่น ราวกันตก สิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับคนพิการ รวมทั้งการปรับปรุงภูมิทัศน์ ซึ่งหากไม่มีการแก้ไขปัญหา อาจส่งผลให้ผู้โดยสารเดินทางไม่สะดวกและเกิดความไม่ปลอดภัยต่อผู้ใช้บริการ นอกจากนี้ สถานีรถไฟบางแห่ง ไม่มีการออกแบบเพื่อรองรับการขนส่งผู้โดยสาร เนื่องจาก รฟท. ยังไม่มีแผนการเดินทางผู้โดยสารในช่วงแก่งคอย-คลองสิบเก้า

4.2) ปัญหาการปรับปรุงตัวรถ

จากการปรับปรุงแบบสถานีรถไฟเป็นแบบชานชาลาสูง ส่งผลให้ฝ่ายการช่างกล รฟท. จะต้องดำเนินการปรับปรุงตัวรถโดยบริเวณบันไดและหาแผ่นปิดช่องว่างระหว่างตัวรถกับชานชาลาเพื่อให้ประชาชนสามารถเดินทางได้อย่างสะดวกและปลอดภัย ปัจจุบัน รฟท. อยู่ระหว่างการจ้างที่ปรึกษาเพื่อปรับฝั่งการเดินทางรถไฟทั่วประเทศ

4.3) ปัญหาการออกแบบอุโมงค์

งานอุโมงค์พระพุทธราย ซึ่งมีระยะทาง 1.2 กิโลเมตร รฟท. ได้ออกแบบเพื่อรองรับขบวนรถไฟขนส่งสินค้าเท่านั้น จึงไม่ได้พิจารณาถึงการอพยพผู้โดยสารหรือติดตั้งพัดลมในอุโมงค์ โดยปัจจุบันมีจุดหลบภัยด้านทิศตะวันออกของทางรถไฟจำนวน 3 แห่ง แต่ไม่ได้มีทางอพยพออกจากอุโมงค์ดังกล่าว ดังนั้น หากในอนาคตเส้นทางรถไฟสายนี้มีการขนส่งผู้โดยสาร จะต้องพิจารณาถึงการอพยพผู้โดยสารตามมาตรฐาน NFPA 130 ต่อไป

4.4) ปัญหาการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้า

โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงฉะเชิงเทรา-คลองสิบเก้า-แก่งคอย ไม่มีขอบเขตงานก่อสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้า ย่านเก็บกองและขนถ่ายตู้สินค้า (Container Yard) ซึ่ง รฟท. อยู่ระหว่างการพิจารณาเกี่ยวกับการเป็นผู้ประกอบการและลงทุนเองหรือให้เอกชนเข้าร่วมดำเนินการ

ปัญหาอุปสรรคในการดำเนินงาน โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น สรุปลงนี้

1) ปัญหาการปรับแบบการก่อสร้างบริเวณสถานีบ้านไผ่

โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น ภายหลังจากคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 7 พฤษภาคม 2558 อนุมัติโครงการ และ รฟท. ได้ดำเนินการก่อสร้าง ได้มีหน่วยงานท้องถิ่นและประชาชนในพื้นที่อำเภอบ้านไผ่คัดค้านรูปแบบการก่อสร้างที่เป็นคันดินถมสูง โดยขอให้ รฟท. ปรับรูปแบบเป็นโครงสร้างทางยกระดับ และ รฟท. ได้ประชุมหารือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องรวมทั้งประชาชนในพื้นที่อำเภอบ้านไผ่จนได้ข้อยุติ จึงขอแก้ไขรูปแบบการก่อสร้างทางรถไฟบริเวณสถานีบ้านไผ่เป็นโครงสร้างทางยกระดับ โดยมีมูลค่าก่อสร้างเพิ่มขึ้น 896 ล้านบาท และค่าจ้างที่ปรึกษาควบคุมงานเพิ่มขึ้น 17.50 ล้านบาท รวมทั้งสิ้น 913.50 ล้านบาท โดยในคราวประชุมคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 13 มีนาคม 2561 มีมติรับทราบการแก้ไขรูปแบบการก่อสร้างทางรถไฟบริเวณสถานีบ้านไผ่เป็นโครงสร้างทางยกระดับของโครงการรถไฟทางคู่ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น และมอบหมายให้กระทรวงการคลังพิจารณาดำเนินการปรับกรอบวงเงินกู้เพิ่มเติมให้ครอบคลุมค่าก่อสร้างและค่าจ้างที่ปรึกษาควบคุมงานที่เพิ่มขึ้นอีกเป็นจำนวน 913.50 ล้านบาท พร้อมขยายระยะเวลาของวงเงินกู้ดังกล่าวตามระยะเวลาการดำเนินโครงการต่อไป ทั้งนี้ ผู้รับเหมาได้ดำเนินการก่อสร้างโครงสร้างยกระดับแล้ว อย่างไรก็ตาม การปรับแบบก่อสร้างดังกล่าวจะทำให้การก่อสร้างทั้งโครงการล่าช้าและต้องขยายสัญญาเป็นระยะเวลา ประมาณ 6 เดือน

2) ปัญหาน้ำท่วมทางลอดใต้ทางรถไฟ

โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น มีการออกแบบทางลอดใต้ทางรถไฟ (Underpass/Box Culvert) หรือทางลอดรูปตัวยู (U-turn Underpass) ไม่มีออกแบบการติดตั้งเครื่องสูบน้ำ ทำให้เกิดปัญหาน้ำท่วมภายหลังฝนตก และส่งผลให้ประชาชนไม่สามารถสัญจรผ่านไปมาได้

3) ปัญหาการออกแบบสะพานข้ามทางรถไฟ

โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น มีการออกแบบสะพานรถยนต์ข้ามทางรถไฟ (Overpass) และสะพานกลับรถรูปตัวยู (U-turn Overpass) ซึ่งมีความสูงระหว่างสันรางถึงใต้ท้องคานสะพานที่ระดับ 7.25 เมตร เพื่อรองรับรถไฟความเร็วสูง ทำให้โครงสร้างสะพานมีขนาดใหญ่และมีเชิงลาดระยะไกลมากและใช้งบประมาณในการก่อสร้างสูง ซึ่ง รฟท. พิจารณาเห็นว่า การติดตั้งเสาของระบบจ่ายไฟฟ้าชนิดสัมผัสเหนือศีรษะ (Overhead Catenary Systems: OCS) ห่างประมาณ 40-65 เมตร สามารถปรับเปลี่ยนระยะห่างได้ รวมทั้งอาจใช้เทคโนโลยีอื่นที่เหมาะสมมาแก้ไขปัญหาแทนโดยไม่จำเป็นต้องยกสะพานสูงถึง 7.25 เมตร ทั้งนี้ ตัวควบคุมระดับความสูงคือ ระดับความสูงของสายไฟที่จ่ายกระแสไฟฟ้าเหนือหัว/สายส่งเหนือหัว (Contact Wire) ซึ่งขึ้นกับขนาดความสูงของตัวรถ และความสูงของ Pantograph โดยเฉลี่ยมีความสูงอยู่ที่ระดับ 5.65-6.00 เมตร อย่างไรก็ตาม ในโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ 5 เส้นทางที่เหลือ รฟท. ได้ปรับปรุงแบบก่อสร้างสะพานให้มีความสูงระดับ 6 เมตร ซึ่งข้อมูลดังกล่าวสามารถนำไปใช้ประโยชน์ในการวางแผน ออกแบบ และกำหนดมาตรฐานระบบราง และการแก้ไขปัญหาจุดตัดทางรถไฟต่อไป

4) ปัญหาผลกระทบต่อการเดินทางผู้โดยสารและสินค้า

เนื่องจากนายกรัฐมนตรีนโยบายเร่งรัดให้เปิดใช้รถไฟทางคู่บางส่วนในช่วงสถานีบ้านเกาะ-เมืองคง ระยะทาง 53 กิโลเมตร ก่อนเปิดใช้ตลอดเส้นทางโครงการจากชุมทางถนนจิระถึงขอนแก่น รฟท. จึงจำเป็นต้องเร่งรัดการติดตั้งระบบอาณัติสัญญาณและโทรคมนาคม และผู้รับจ้างมีความจำเป็นต้องทดสอบระบบ เพื่อให้สามารถเปิดให้บริการช่วงดังกล่าวในเดือนกรกฎาคม - สิงหาคม 2561 แต่เนื่องจากขานขาลาของสถานีในโครงการรถไฟทางคู่มีความสูงที่ระดับ 1.10 เมตร (จากเดิมขานขาลาสูง 30 ซม.) ฝ่ายการช่างกล รฟท. จึงจำเป็นต้องปรับปรุงบันไดเพื่อให้พื้นขบวนรถเสมอกับขานขาลาของสถานีรถไฟทางคู่ ซึ่งปัจจุบันยังไม่แล้วเสร็จ ดังนั้น รฟท. ควรเร่งดำเนินการปรับปรุงขบวนรถไฟ รวมทั้งการติดตั้งระบบอาณัติสัญญาณบน

ตัวขบวนรถไฟที่หัวรถจักรดีเซลไฟฟ้า ซึ่ง รฟท. แจ้งว่า เตรียมติดตั้งนำร่องโครงการละ 1 คัน และที่ห้องเครื่องคนขับรถโดยสารดีเซลราง จำนวนโครงการละ 1 คันตามสัญญาจ้าง เพื่อทดสอบการทำงานของระบบและอุปกรณ์ต่างๆ (Commissioning) ในเส้นทางดังกล่าว ก่อนเปิดให้บริการประชาชนต่อไป ทั้งนี้ รฟท. คาดว่า จะเปิดใช้รถไฟทางคู่บางส่วนในช่วงสถานีบ้านเกาะ-เมืองคง ในช่วงตุลาคม - พฤศจิกายน 2561

3. ข้อเสนอแนะต่อการวางแผนพัฒนาด้านการขนส่งและจราจร

3.1 การบริหารโครงการ

1) รฟท. ควรเร่งรัดการดำเนินงานจ่ายค่าชดเชยและดำเนินงานก่อสร้างทางเลี่ยงเมืองให้แล้วเสร็จภายในกำหนดตามแผนงาน ภายหลังจากการประกาศพระราชกฤษฎีกาเวนคืนที่ดินฯ ของโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงฉะเชิงเทรา-คลองสิบเก้า-แก่งคอย

2) รฟท. ควรจัดตั้งคณะกรรมการกำกับและติดตามการดำเนินงานตามมาตรฐานที่บรรจุไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมีการประชุมประจำเดือนอย่างต่อเนื่อง เพื่อลดปัญหาและผลกระทบที่เกิดขึ้นกับชุมชน ทั้งเรื่องเสียง ฝุ่นละออง และแรงสั่นสะเทือน

3.2 การประสานงานภายใน รฟท.

1) รฟท. ควรเร่งรัดการดำเนินงานของฝ่ายการโยธา ในการดำเนินงานติดตั้งรั้วกันสองข้างทางรถไฟในแนวเส้นทางโครงการช่วงฉะเชิงเทรา-คลองสิบเก้า-แก่งคอย เพื่อลดปัญหาการบุกรุกและการสร้างทางลักผ่าน และลดปัญหาอุบัติเหตุและการทำความเร็วรถ

2) รฟท. เร่งรัดการศึกษาผังการเดินทางรถไฟ และควรทบทวนบทบาทของแนวเส้นทางรถไฟสายฉะเชิงเทรา-คลองสิบเก้า-แก่งคอย (ช่วงแก่งคอย-คลองสิบเก้า) ที่จะรองรับการขนส่งสินค้าเพียงอย่างเดียว หรือรองรับการขนส่งผู้โดยสารด้วย และฝ่ายต่างๆ ที่เกี่ยวข้องของ รฟท. ควรพิจารณาการออกแบบสถานีและอุโมงค์ให้มีความสะดวกและปลอดภัยต่อการขนส่งผู้โดยสาร รวมทั้งการพิจารณาเรื่องสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการขนส่งสินค้าที่จำเป็นในเส้นทางดังกล่าว

3) รฟท. ควรเร่งรัดฝ่ายการช่างกล รฟท. ในการปรับปรุงตัวรถเพื่อรองรับการเปิดให้บริการสถานีรถไฟที่มีชานชาลาสูง 1.10 เมตร โดยบริเวณบันไดและหาแผ่นปิดช่องว่างระหว่างตัวรถกับชานชาลาเพื่อให้ประชาชนสามารถเดินทางได้อย่างสะดวกและปลอดภัย เพื่อให้แล้วเสร็จทันการทดสอบการเดินรถรถไฟทางคู่ นำร่องบางส่วนในช่วงสถานีบ้านเกาะ-เมืองคง จังหวัดนครราชสีมา และการเปิดให้บริการในช่วงฉะเชิงเทรา-คลองสิบเก้า

3.3 การออกแบบและประสานงานหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

1) รฟท. และ สนข. ควรตรวจสอบแบบการก่อสร้างโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่เส้นทางอื่นๆ ที่อยู่ระหว่างการก่อสร้างและที่จะดำเนินการในอนาคต กรณีทางลอดใต้ทางรถไฟ (Underpass/Box Culvert) หรือทางลอดรูปตัวยู (U-turn Underpass) ไม่มีออกแบบการติดตั้งเครื่องสูบน้ำ ควรพิจารณาแก้ไขแบบเพื่อไม่ให้เกิดปัญหาน้ำท่วมภายหลังฝนตกที่จะส่งผลต่อการสัญจรของประชาชนและการบริหารการก่อสร้างโครงการต่างๆ ต่อไป

2) รฟท. สนข. และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ควรพิจารณาแนวทางการออกแบบ Clearance ของทางข้ามทางรถไฟให้มีความสูงระดับ 6 เมตร เพื่อลดค่าก่อสร้างและขนาดของสะพานให้มีความเหมาะสมตามความจำเป็น ซึ่งข้อมูลดังกล่าวสามารถนำไปใช้ประโยชน์ในการวางแผน ออกแบบ และกำหนดมาตรฐานระบบรางและการแก้ไขปัญหาจุดตัดทางรถไฟโครงการอื่นๆ ต่อไป

3) รฟท. ควรเร่งรัดประสานงานกรมทางหลวงชนบท ในการแก้ไขปัญหาการเชื่อมต่อถนนของโครงการ เช่น การเชื่อมต่อถนนทางเข้าลานกองเก็บตู้สินค้าบ้านกระโดนกับทางหลวงชนบท นม. 1049 รวมทั้งการแก้ไขปัญหาจุดตัดทางรถไฟ ในบริเวณอื่นๆ และการพัฒนาโครงข่ายถนนเพื่อการเข้าถึงสถานีรถไฟและสนับสนุนการขนส่งสินค้าทางรถไฟต่อไป

ประมวลภาพการสำรวจพื้นที่ภาคสนามโครงการก่อสร้างทางคู่ ช่วงฉะเชิงเทรา - คลองสิบเก้า - แก่งคอย



ฟังบรรยายสรุปและดูงานก่อสร้าง ณ สถานีรถไฟบางน้ำเปรี้ยว จ.ฉะเชิงเทรา



ฟังบรรยายสรุปและดูงานก่อสร้างอุโมงค์พระพุทธรฉาย 2 อ.วิหารแดง จ.สระบุรี





นครราชสีมา



ประมวลภาพการสำรวจพื้นที่ภาคสนามโครงการก่อสร้างทางคู่ ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น

งานก่อสร้างบริเวณสถานีบ้านเกาะ จ.นครราชสีมา



งานก่อสร้างบริเวณสถานีบ้านกระโดน จ.นครราชสีมา



งานก่อสร้างบริเวณสถานีเมืองคอง จ.นครราชสีมา



งานก่อสร้างบริเวณสถานีบ้านไผ่ จ.ขอนแก่น



งานก่อสร้างบริเวณสถานีขอนแก่น อ.เมือง จ.ขอนแก่น



งานก่อสร้างและติดตั้งระบบอาณัติสัญญาณ บริเวณสถานีมะค่าถึงสถานีพลสงคราม จ.นครราชสีมา



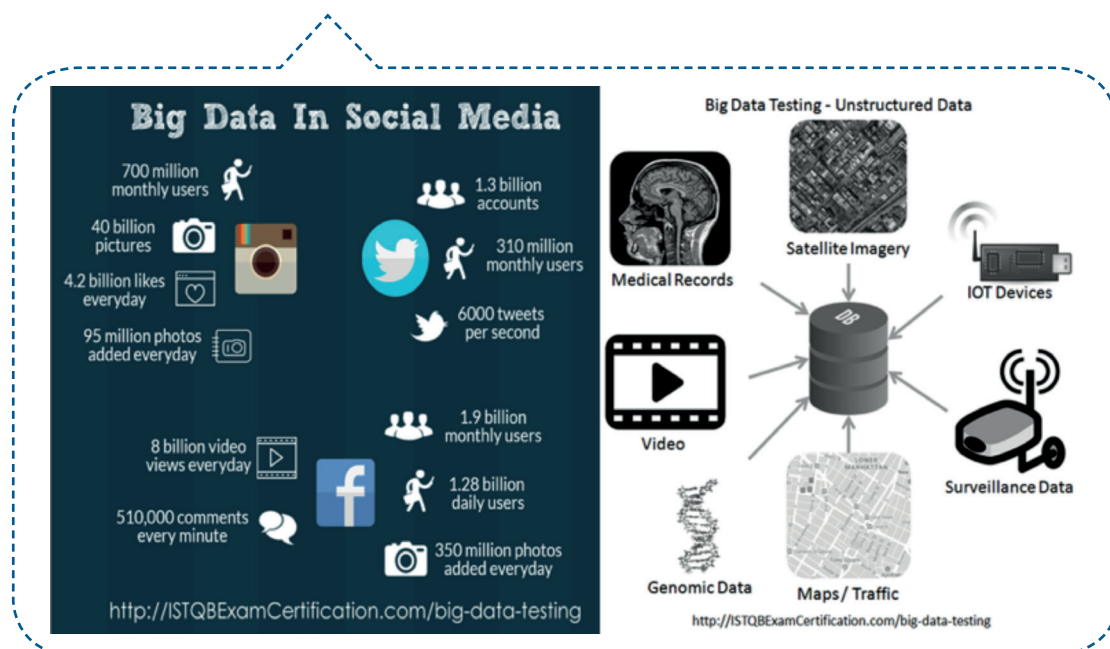
“การจัดการข้อมูลขนาดใหญ่ภาครัฐ (Government Big Data)”

ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศการขนส่งและจราจร
กลุ่มพัฒนาระบบข้อมูลสารสนเทศ

1. Big Data คืออะไร

“อภิมหาข้อมูล หรือ ข้อมูลที่มากมายมหาศาล” ซึ่งข้อมูลเหล่านี้เกิดจากการพัฒนาเทคโนโลยี และระบบต่างๆ ทำให้แต่ละองค์กรมีการเก็บรวบรวมข้อมูลต่างๆ ไว้อย่างมากมายมหาศาล แต่ Big Data ก็ไม่ได้หมายความว่าข้อมูลปริมาณมหาศาล แต่เพียงเท่านั้น แต่ยังเป็นคำที่ใช้อธิบายลักษณะของข้อมูลที่อยู่ในรูปแบบที่หลากหลายและมาจากแหล่งต่างๆ อีกด้วย เช่น ระบบคอมพิวเตอร์ที่ใช้งานในองค์กร เครื่องจักร อุปกรณ์ที่ควบคุมด้วยระบบคอมพิวเตอร์ หรือเซ็นเซอร์ต่างๆ อุปกรณ์เคลื่อนที่ และ Social Media ที่ใช้ติดต่อสื่อสารกัน และอื่นๆ อีกมากมาย ซึ่งสิ่งเหล่านี้ล้วนสร้างและจัดเก็บข้อมูลอย่างต่อเนื่องตลอดเวลา เช่น ข้อมูลการเดินทาง ข้อมูลการซื้อสินค้าผ่านทาง Application การส่งภาพถ่ายและวิดีโอผ่านทางสื่อออนไลน์ต่างๆ ในโลกของอินเทอร์เน็ต ข้อมูลต่างๆ เหล่านี้จะถูกสร้าง บันทึก และจัดเก็บในรูปแบบที่หลากหลาย ดังนั้น เทคโนโลยีสารสนเทศทั้งฮาร์ดแวร์ และซอฟต์แวร์ และระบบเครือข่ายจึงต้องพัฒนาตามการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้น เพื่อให้สามารถนำข้อมูลดังกล่าวมาวิเคราะห์ และพัฒนาต่อยอดให้เกิดประโยชน์สูงสุดต่อไป

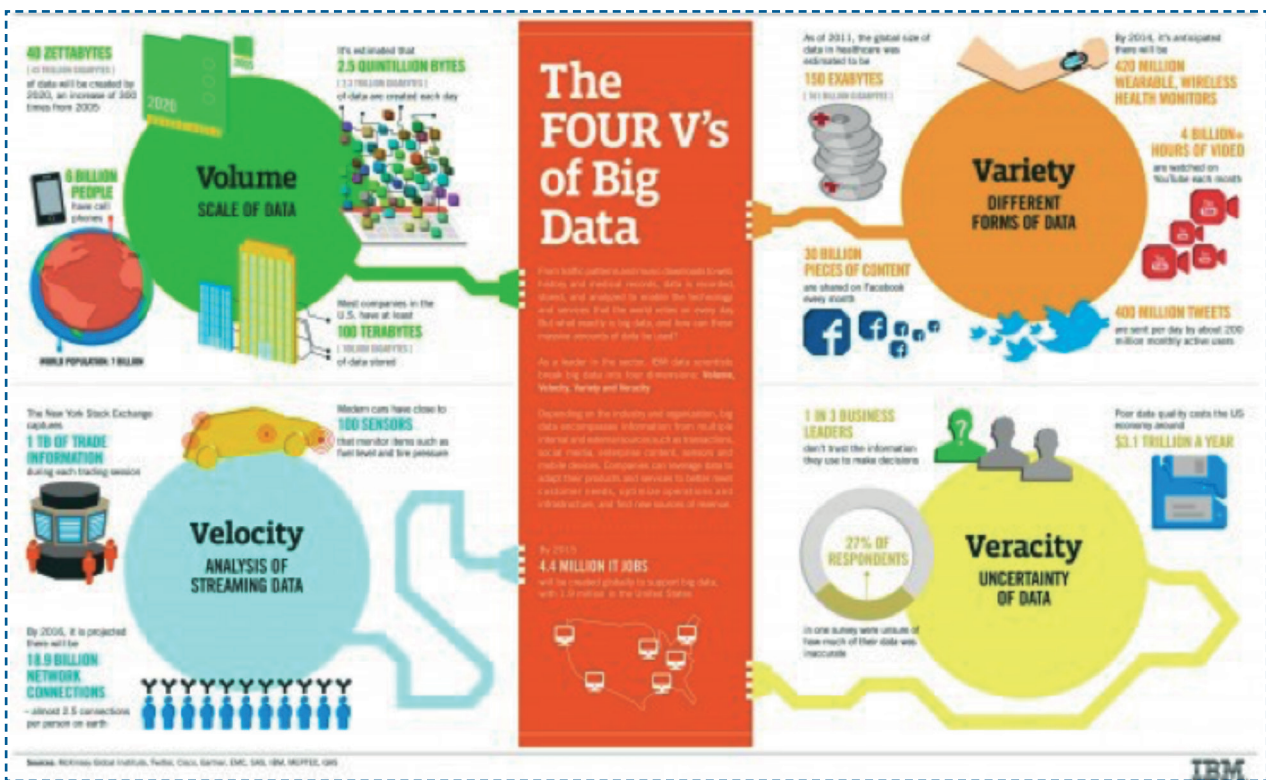
ตัวอย่างข้อมูล Big Data



ข้อมูลที่มีอยู่จำนวนมากมหาศาลนั้นมาจากหลากหลายช่องทาง และหลากหลายประเภทของข้อมูล ไม่ว่าจะมาจาก Social Media ดาวเทียม ข้อมูลโทรศัพท์เคลื่อนที่ ฯลฯ ซึ่งข้อมูลเหล่านี้มาในรูปแบบที่หลากหลาย เช่น เสียง ข้อความ รูปภาพ เป็นต้น ซึ่งตัวอย่างข้อมูล Big Data ได้แก่

- ข้อมูลเครือข่ายสังคม (Social Networks)
- ข้อมูลการบริการทางเว็บ (Web Server Log)
- ข้อมูลจากอุปกรณ์ตรวจตราการจราจร (Traffic Flow Sensors)
- ข้อมูลภาพถ่ายดาวเทียม (Satellite Imagery)
- ข้อมูลด้านการกระจายเสียง (Broadcast Audio Streams)
- ข้อมูลธุรกรรมทางธนาคาร (Banking Transaction)
- ข้อมูลด้านการตลาดการเงิน (Financial Market Data)
- ข้อมูลการสื่อสารจากโทรศัพท์เคลื่อนที่ (Telemetry from Automobiles)

2. ลักษณะสำคัญของ Big Data



1. **Volume** คือ ข้อมูลที่มีปริมาณมากเกินกว่าที่ระบบจะรองรับได้ ซึ่งมีปริมาณมากกว่าหลัก Terabytes หรือ 10^{12} bytes นั่นเอง เช่น ปริมาณการที่คนพูดถึงสินค้าหรือชื่อแบรนด์ต่อวันผ่านโลกออนไลน์

2. **Velocity** คือ ความไวของการเปลี่ยนแปลงหรือเพิ่มขึ้นของข้อมูลตลอดเวลาและรวดเร็ว ซึ่งมักจะเป็นข้อมูลประเภท Real-Time เช่น ข้อมูลการส่งข้อความผ่าน Social Media

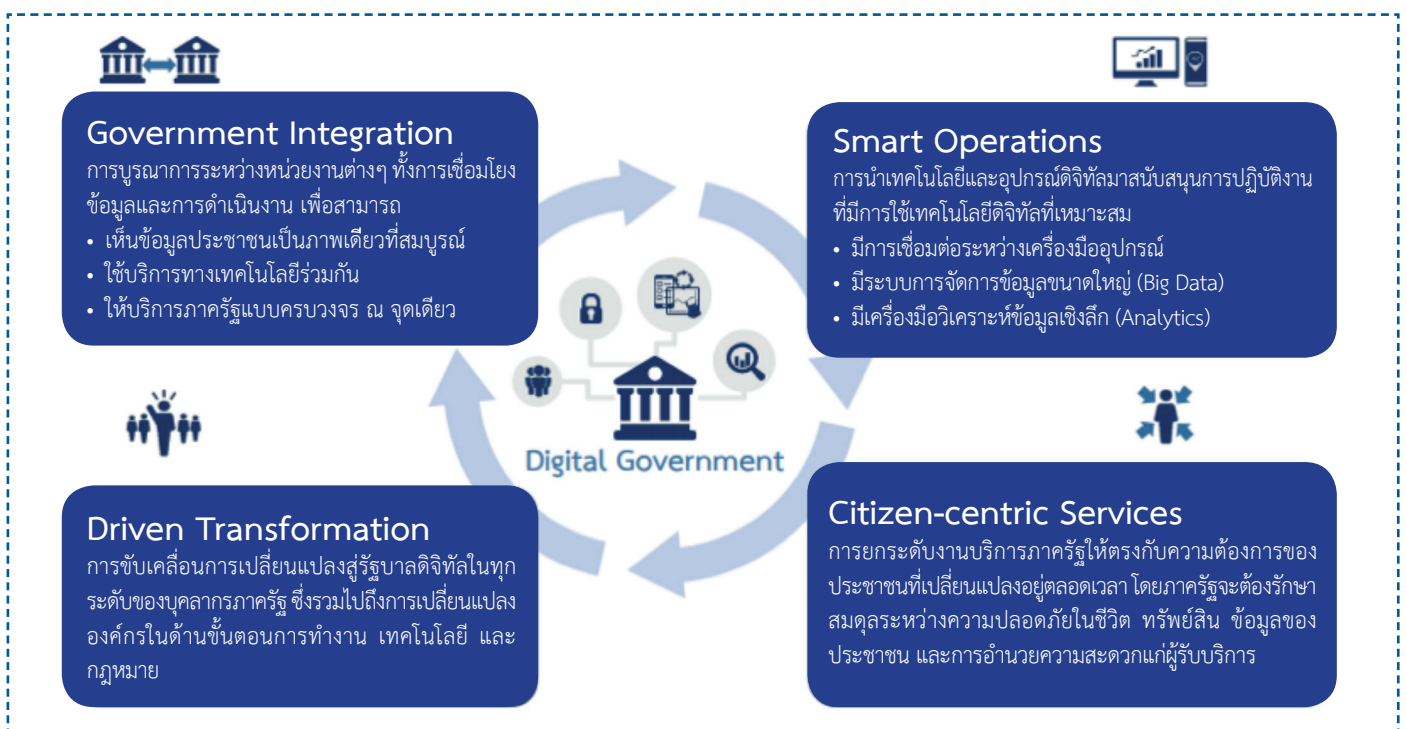
3. **Variety** คือ ความหลากหลายของข้อมูล ข้อมูลที่ได้มานั้นจะมาจากหลายๆ ประเภทหรือแหล่งที่มาที่ต่างกัน เช่น ข้อความที่มาจาก Social Network ต่างๆ อย่าง Facebook, Twitter, Instagram, Webboard และ Website ต่างๆ

4. Veracity คือความแม่นยำของข้อมูลที่มาจากต่างที่ และความไม่แน่นอนของข้อมูลนั้นๆ ซึ่งต้องมาทำการจัดระเบียบ และวิเคราะห์ว่าข้อมูลใดมีความถูกต้องแม่นยำมากที่สุด

จะเห็นได้ว่า ปัจจุบันจำนวนคนใช้อินเทอร์เน็ตมีอัตราสูงขึ้นและหลายคนเริ่มเข้าถึงเทคโนโลยี และมีการสื่อสารที่ลดลงจาก Voice มาเป็น Data เพิ่มขึ้น ทำให้ปริมาณเพิ่มขึ้นของข้อมูลมีจำนวนมากขึ้นอย่างต่อเนื่องตลอดเวลาในทุกวินาที และยังไม่รวมข้อมูลเก่าๆ ที่ยังไม่เคยนำมาทำการเชื่อมโยงในระบบ เช่น อัตราการส่งไฟฟ้าต่อ server การเดินทาง ปริมาณการใช้โทรศัพท์ ปริมาณการใช้ข้อมูล ข้อมูลการเงินการคลัง ฯลฯ ซึ่งข้อมูลทั้งหมดดังที่กล่าวมาสามารถเอามาเชื่อมโยงหาความสัมพันธ์ได้ในทุกอย่าง

3. แนวทางการจัดการข้อมูลขนาดใหญ่ภาครัฐ (Government Data)

รัฐบาลได้ผลักดันภาครัฐสู่ความเป็นเลิศ ตามวิสัยทัศน์ประเทศไทยปี พ.ศ. 2558 - 2563 โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อมุ่งเน้นความ **“มั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน”** ของประเทศ มีการปรับเปลี่ยนภาครัฐสู่การเป็นรัฐบาลดิจิทัล ตามยุทธศาสตร์หลักของแผนดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม และยกระดับงานบริการภาครัฐสู่ความเป็นเลิศ ทำให้จำเป็นต้องผลักดันภาครัฐสู่การเป็นรัฐบาลดิจิทัลที่มีการบูรณาการระหว่างหน่วยงาน มีการดำเนินงานแบบอัจฉริยะให้บริการโดยมีประชาชนเป็นศูนย์กลาง และขับเคลื่อนให้เกิดการเปลี่ยนแปลงได้อย่างแท้จริง โดยให้สำนักงานพัฒนารัฐบาลดิจิทัล (องค์การมหาชน) ขับเคลื่อนการดำเนินการในเรื่องการจัดการข้อมูลขนาดใหญ่ (Big Data) และศูนย์บริการร่วม ณ จุดเดียว (One Stop Service) ให้มีประสิทธิภาพและเกิดผลเป็นรูปธรรมมากยิ่งขึ้น รวมทั้งให้ดำเนินการจัดตั้งศูนย์ข้อมูลภาครัฐ (Government Data Center) โดยประสานหน่วยงานภาครัฐต่างๆ นำข้อมูลที่พร้อมให้บริการมาดำเนินการเป็นโครงการนำร่องให้แล้วเสร็จภายในปี 2560 รวมทั้งให้กระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม (สำนักงานพัฒนารัฐบาลดิจิทัล (องค์การมหาชน)) เป็นเจ้าภาพในการรวบรวมข้อมูลจากส่วนราชการและหน่วยงานต่างๆ เกี่ยวกับแนวทางการใช้ประโยชน์ Big Data ของทุกหน่วยงานจัดทำเป็นภาพรวมและแผนการขับเคลื่อนและการใช้ประโยชน์ เสนอคณะกรรมการขับเคลื่อนการบูรณาการฐานข้อมูลกลางภาครัฐภายใน 3 เดือน โดยได้วางวิสัยทัศน์รัฐบาลดิจิทัลของประเทศไทยในการยกระดับภาครัฐไทยสู่การเป็นรัฐบาลดิจิทัลที่มีการบูรณาการระหว่างหน่วยงาน มีการทำงานแบบอัจฉริยะให้บริการโดยมีประชาชนเป็นศูนย์กลาง และขับเคลื่อนให้เกิดการเปลี่ยนแปลงได้อย่างแท้จริง ดังรูป



โดยแบ่งวิสัยทัศน์ออกเป็น 4 ด้าน ดังต่อไปนี้

Government Integration เป็นการบูรณาการระหว่างหน่วยงานต่างๆ ทั้งการเชื่อมโยงข้อมูลและการดำเนินงาน เพื่อสามารถเห็นข้อมูลประชาชนเป็นภาพเดียวที่สมบูรณ์ การใช้บริการทางเทคโนโลยีร่วมกัน และการให้บริการภาครัฐแบบครบวงจร ณ จุดเดียว

Smart Operations เป็นการนำเทคโนโลยีและอุปกรณ์ดิจิทัลมาสนับสนุนการปฏิบัติงานที่มีการใช้เทคโนโลยีดิจิทัลที่เหมาะสม โดยมีการเชื่อมต่อระหว่างเครื่องมืออุปกรณ์ที่ทันสมัย มีระบบการจัดการข้อมูลขนาดใหญ่ (Big Data) และมีเครื่องมือวิเคราะห์ข้อมูลเชิงลึก (Analytics)

Citizen-centric Services จะเป็นการยกระดับงานบริการภาครัฐให้ตรงกับความต้องการของประชาชนที่เปลี่ยนแปลงอยู่ตลอดเวลา โดยภาครัฐจะต้องรักษาสมดุลระหว่างความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน ข้อมูลของประชาชน และการอำนวยความสะดวกแก่ผู้รับบริการ

Driven Transformation เพื่อการขับเคลื่อนการเปลี่ยนแปลงไปสู่รัฐบาลดิจิทัลในทุกระดับของบุคลากรภาครัฐ ซึ่งรวมไปถึงการเปลี่ยนแปลงองค์กรในด้านขั้นตอนการทำงาน เทคโนโลยี และกฎระเบียบ

ซึ่งปัจจัยที่จะนำไปสู่ความสำเร็จของภาครัฐไทยในการนำ Big Data ไปใช้ประโยชน์นั้น มีดังต่อไปนี้

1. งบประมาณ ยังขาดงบประมาณทั้งในการจัดสรรบุคลากร โครงสร้างพื้นฐาน ตลอดจนความคุ้มค่าในการลงทุนที่จะเกิดขึ้นในการทำ Big Data

2. คุณภาพข้อมูล ที่ใช้งานได้ของไทยนั้นยังคงมีไม่มากนัก เพราะแต่ละหน่วยต่างเก็บข้อมูลของตนเอง ไม่ได้มีมาตรฐานเดียวกันในการจัดเก็บและการบริหารจัดการข้อมูล บางข้อมูลไม่มีคุณภาพแต่ก็ยังคงเก็บไว้ จึงทำให้ปริมาณมีมากแต่คุณภาพไม่เพียงพอในการนำไปใช้

3. การแลกเปลี่ยนความร่วมมือระหว่างหน่วยงาน ยังคงเป็นไปได้ไม่มากนัก แต่ในปัจจุบันมีการสร้างความร่วมมือและการทำงานแบบบูรณาการระหว่างหน่วยงานกันเพิ่มมากขึ้น เช่น การสร้างความร่วมมือด้านบุคลากร องค์ความรู้ เทคโนโลยีระหว่างหน่วยงานภาครัฐด้วยกันเอง และภาครัฐกับภาคเอกชน การสร้างความมีส่วนร่วมในการกำกับดูแลและใช้ประโยชน์จากข้อมูล เป็นต้น ซึ่งความร่วมมือเป็นสิ่งจำเป็น เพราะจะได้เกิดการเรียนรู้ซึ่งกันและกันและเป็นการสร้างเครือข่ายระหว่างกันให้เกิดขึ้นในทุกภาคส่วน

4. นโยบายในเรื่องความปลอดภัยของข้อมูล ขอบเขตการเปิดเผย เพราะข้อมูลบางส่วนไม่สามารถเข้าถึงได้และเป็นความลับ ดังนั้น การกำหนดขอบเขตเรื่องความปลอดภัยจึงเป็นสิ่งจำเป็น ต้องมีความชัดเจนของนโยบายและทิศทางในการพัฒนา รวมถึงการวัดประสิทธิภาพและประสิทธิผลของการนำไปใช้ เพื่อนำมาวิเคราะห์ปัญหาและอุปสรรคในการใช้งานต่อไป

5. ความรู้ความเข้าใจ ประเทศไทยยังคงขาดความรู้ความเข้าใจในเรื่อง Big Data เป็นอย่างมาก รวมถึงการขาดบุคลากรในการทำงานในด้านนี้ เช่น Data Science Data Analysis เป็นต้น ดังนั้น จำเป็นจะต้องพัฒนาบุคลากรในระบบให้มีความสามารถและมีองค์ความรู้เพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้น รวมถึงการจัดสรรบุคลากรให้รับผิดชอบในงานตามคุณสมบัติที่เหมาะสม

ปัจจุบันภาครัฐของไทยได้เริ่มต้นในการทำ Big Data Analytics แล้ว โดยมีโครงการนำร่องใน 10 กระทรวงในเรื่องต่างๆ เช่น การจัดการน้ำ Smart Farmer การบริการด้านสุขภาพ เป็นต้น ดังรูป



4. Big Data กับการบริหารจัดการองค์กร

จะเห็นได้ว่า ในปัจจุบันทุกคนต่างตื่นตัวกับการใช้ข้อมูลและสื่อต่างๆ ที่เพิ่มมากขึ้นในทุกวัน ทุกคนมักจะคิดว่าการมีข้อมูลมากมายนั้นเป็นสิ่งที่ดี ดังนั้น จึงต้องมีการเก็บรวบรวมข้อมูลเอาไว้กับตัวเองอย่างมากมาย แต่แท้ที่จริงแล้ว การมีข้อมูลที่มากเกินไปไม่ใช่สิ่งที่ดีถ้าข้อมูลที่มีนั้นไม่มีประโยชน์ ดังนั้น ในองค์กรจึงจำเป็นต้องสร้างความเข้าใจให้เกิดขึ้นกับบุคลากรเกี่ยวกับการจัดการข้อมูล เพื่อให้องค์กรสามารถวางแผนและแนวทางพัฒนาไปในทางเดียวกัน ซึ่งการบริหารจัดการองค์กรในปัจจุบันให้มีคุณภาพจำเป็นจะต้องใช้ Big Data เข้ามามีส่วนเกี่ยวข้อง ดังต่อไปนี้

1. การคาดการณ์จากข้อมูลปัจจุบัน (Nowcasting) จากวิธีการเดิม เราใช้ข้อมูลในอดีตมาทำนายสิ่งที่จะเกิดขึ้นในอนาคต (Forecasting) แต่การวิเคราะห์ข้อมูลแบบ Big Data จะเปลี่ยนเป็นการใช้ข้อมูลปัจจุบันหรือข้อมูลเร็วแทน ทำให้สามารถคาดการณ์ได้เร็วขึ้น



2. การคาดการณ์จากข้อมูลเชิงลึก (Information Insights) เกิดจากการใช้เทคโนโลยีการวิเคราะห์ข้อมูลขนาดใหญ่ เพื่อหาความสัมพันธ์และความเชื่อมโยงของข้อมูล ทำให้ทราบข้อมูลเชิงลึกในแต่ละภาคส่วน ทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน และประชาชน

3. การคาดการณ์จากการทุจริต (Fraud Detection/Prevention) เป็นการต่อยอดผลลัพธ์ที่ได้จากความสัมพันธ์ข้อมูลเชิงลึก โดยสังเกตพฤติกรรม การเดินทางของข้อมูล ทำให้ตรวจสอบความผิดปกติที่เกิดขึ้น และหาวิธีการป้องกันได้ทันเวลา

4. การส่งบุคลากรมาฝึกอบรม ให้ความรู้ กับบุคลากรในองค์กรให้มีความรู้ความเข้าใจในเรื่อง Big Data, Cloud Computing และ Deep Analytical เพื่อเป็นบุคลากรในการนำข้อมูลมาใช้งานได้อย่างดี จะช่วยให้ข้อมูลที่เก็บมาใช้ได้อย่างดี มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

แต่สิ่งสำคัญประการหนึ่งก็คือ การจัดการให้องค์กรมีธรรมาภิบาล เพราะไม่ว่าจะทันสมัยเพียงใด มีข้อมูลที่มีประสิทธิภาพมากเพียงใด แต่ถ้าองค์กรนั้นขาดธรรมาภิบาลก็ไม่สามารถที่ก้าวหน้าต่อไปได้ การนำเทคโนโลยีสารสนเทศเข้ามาสนับสนุนจึงเป็นอีกหนึ่งปัจจัยที่สำคัญที่จะช่วยขับเคลื่อนองค์กรให้บรรลุเป้าหมาย และกลยุทธ์ที่วางไว้ได้ แต่ประเด็นสำคัญที่องค์กรต้องคำนึงอีกประการหนึ่งก็คือ การจะปรับเปลี่ยนวัฒนธรรม วิธีการในการตัดสินใจอย่างไรให้สามารถตอบสนองต่อปรากฏการณ์ Big Data ที่กำลังเกิดขึ้นได้ เทคโนโลยีนั้นอาจจะมีมีความสำคัญต่อ Big Data ในฐานะที่เป็นเครื่องมือในการบันทึก เก็บ วิเคราะห์ ประมวลผล ข้อมูลต่างๆ แต่ความสำคัญจริงๆ นั้นอยู่ที่ตัวผู้บริหารว่าจะเห็นความสำคัญของอภิมหาข้อมูลเหล่านี้ เพราะผู้บริหารองค์กรคือผู้ตัดสินใจในการเปลี่ยนแปลงที่จะเกิดขึ้น ถ้าทุกคนยอมรับและปฏิบัติตามด้วยแนวทางเดียวกัน ก็ย่อมนำพาองค์กรให้ขับเคลื่อนไปได้อย่างมีประสิทธิภาพ



การบริหารจัดการ

อุบัติเหตุทางถนน



นางสาวพิมพ์พรรณ ชุ่มเพ็งพันธ์ุ
ผชช. (ด้านความปลอดภัย)

องค์การอนามัยโลกได้แนะนำให้ประเทศต่างๆ แก้ไขเรื่องความปลอดภัยทางถนนในระยะยาวโดยให้เน้นที่ “การดำเนินการในภาพรวม” ซึ่งเป็นการดำเนินงานที่ครอบคลุมภาคส่วนต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับยานพาหนะ ผู้ใช้ถนนและสภาพถนน อย่างไรก็ตามในระยะสั้นสามารถบรรลุผลบางประการได้ด้วยมาตรการการป้องกันที่มีประสิทธิภาพ เช่น การผ่านกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับปัจจัยเสี่ยง การบังคับใช้กฎหมาย การสนับสนุนกิจกรรมรณรงค์เพื่อเพิ่มความตระหนักเรื่องความปลอดภัยต่อสาธารณะ

กรณีศึกษา : ประเทศญี่ปุ่น

ประเทศญี่ปุ่น มีหน่วยงานที่บริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน เช่น

สถาบันวิจัยทางถนนและบริหารโครงสร้างพื้นฐานของประเทศญี่ปุ่น (National Institute for Land and Infrastructure Management : NILIM) มีหน้าที่วิเคราะห์ วิจัย และการวางแผนสำหรับการทดสอบ การขับขี่ย่างปลอดภัย โดยหน่วยงานดังกล่าว อยู่ภายใต้กระทรวงที่ดิน โครงสร้างพื้นฐาน การขนส่งและท่องเที่ยวแห่งญี่ปุ่น (Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism : MLIT)

การดำเนินงานของ NILIM จะกำกับดูแลการดำเนินงานเกี่ยวกับกฎหมายการสร้างถนน ปี พ.ศ. 2495 กฎหมายด้านการจราจร ปี พ.ศ. 2503 รวมถึงการกำหนดมาตรฐานและข้อกำหนดเกี่ยวกับการออกแบบถนน โดยได้แบ่งถนนออกเป็นหมวดหมู่ 4 ชนิด (ประเภทที่ 1 ทางด่วนระหว่างเมือง ประเภทที่ 2 ทางด่วนในเมืองหรือชานเมือง ประเภทที่ 3 และ 4 ทางหลวงอื่นๆ) วัตถุประสงค์ในการสร้างถนนเพื่อให้มีการจราจรที่ปลอดภัยนอกเหนือจากรายละเอียดในการสร้างถนนและองค์ประกอบต่างๆ แล้ว ยังรวมถึงอุปกรณ์ เพื่อความปลอดภัยอื่นที่ใช้ประกอบกับถนนด้วย ซึ่งในถนนแต่ละประเภทยังได้มีการแบ่งระดับถนนที่แตกต่างกันไป โดยยึดความเร็ว ปริมาณการรองรับของถนน และขนาดความกว้างของถนนในการออกแบบถนนเป็นหลัก โดยจะใช้การวิจัยแล้ว มากำหนดมาตรการต่างๆ เพื่อให้เกิดความปลอดภัย

หน่วยงานที่รวบรวมข้อมูลและวิเคราะห์อุบัติเหตุจราจร (Institute for Traffic Accident Research and Data Analysis : ITRADA) เป็นหน่วยงานที่จัดเก็บข้อมูลเพื่อนำมาสร้างฐานข้อมูลแบบ Micro และ Macro, การศึกษาและวิเคราะห์ฐานข้อมูล การวิเคราะห์อุบัติเหตุเชิงลึก การเผยแพร่ข้อมูลและผลการวิเคราะห์ให้หน่วยงานราชการ/ประชาชน แลกเปลี่ยนข้อมูลกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง



บนถนนสายย่อยมีการใช้ guard pipe ป้องกันคนเดินบนฟุตบาท



Sharp curve พร้อมป้ายบังคับความเร็ว



การแจ้งล่วงหน้าว่าอีก 200 m ให้ลดความเร็วเหลือ 40 km/hr

จากกรณีศึกษาที่ประเทศญี่ปุ่น สามารถถอดเป็นบทเรียนเพื่อนำมาดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนน สำหรับประเทศไทย ได้ดังนี้

การดำเนินงาน	มาตรการ
หน่วยงานกลางด้านความปลอดภัยทางถนน	<ol style="list-style-type: none"> จัดตั้งหน่วยงานกลางด้านความปลอดภัยทางถนน มีหน้าที่จัดเก็บข้อมูลเพื่อนำมาสร้างงานข้อมูลทั้งแบบ Micro และ Macro, วิเคราะห์ข้อมูล, วิเคราะห์อุบัติเหตุเชิงลึก, เผยแพร่ข้อมูล พัฒนาและให้ทุนสนับสนุนยุทธศาสตร์ความปลอดภัยทางถนน ประเมินผลกระทบของยุทธศาสตร์ความปลอดภัยทางถนน
การจัดการความเร็ว	<ol style="list-style-type: none"> บังคับใช้กฎหมายว่าด้วยอัตราความเร็วทั่วประเทศในระดับท้องถิ่น และในเขตเมืองต่างๆ สร้างหรือปรับปรุงถนนเพื่อชะลอการจราจร เช่น วงเวียน ทำถนนให้แคบ ลูกกระนวด ทำแนวเส้นหยักบนถนน และเส้นชะลอความเร็ว กำหนดให้ผู้ผลิตรถยนต์ติดตั้งเทคโนโลยีใหม่ เช่น ระบบปรับลดความเร็วอัจฉริยะ เพื่อช่วยผู้ขับขี่ใช้อัตราความเร็วตามที่กฎหมายกำหนด
การปรับปรุงถนนพร้อมสิ่งอำนวยความสะดวกการจราจร	<ol style="list-style-type: none"> จัดพื้นที่สำหรับผู้ใช้งาน เช่น บาทวิถี ทางข้ามที่ปลอดภัย เกาะกลางถนน สะพานลอย ทางลอด กำหนดช่องจราจรสำหรับจักรยานและจักรยานยนต์ ทำให้พื้นที่ข้างถนนปลอดภัยขึ้น โดยกำหนดระยะปลอดภัยติดตั้งโครงสร้างหรือราวกันที่ยุบตัวเมื่อถูกชน ออกแบบทางแยกให้ปลอดภัย



การดำเนินงาน	มาตรการ
	<ol style="list-style-type: none"> 5. แยกถนนทางเข้าออก กับถนนหลัก 6. กำหนดเขตปลอดภัยรถยนต์เพื่อให้ความสำคัญกับผู้ใช้ถนนเป็นอันดับแรก 7. จำกัดการจราจรและอัตราความเร็วในเขตที่อยู่อาศัย ย่านการค้า และบริเวณโรงเรียน 8. จัดให้มีขนส่งมวลชนที่ดีและปลอดภัยขึ้น
มาตรฐานความปลอดภัยยานพาหนะ	<ol style="list-style-type: none"> 1. กำหนดและบังคับใช้ระเบียบว่าด้วยมาตรฐานความปลอดภัย ดังนี้ <ul style="list-style-type: none"> • เข็มขัดนิรภัย • จุดยึดเข็มขัดนิรภัย • กันชนหน้า • กันชนข้าง • ระบบควบคุมเสถียรภาพแบบอิเล็กทรอนิกส์ • การป้องกันคนเดินเท้า • จุดยึดเบาะนิรภัยสำหรับเด็กตามมาตรฐานไอโซฟิกซ์ 2. กำหนดและบังคับใช้ระเบียบว่าด้วยระบบเบรกป้องกันล้อล็อก และการเปิดไฟหน้าขณะขับซึ่งเวลากลางวันสำหรับจักรยานยนต์
การบังคับใช้กฎหมาย	<p>กำหนดและบังคับใช้กฎหมายระดับประเทศ ระดับเมือง และระดับท้องถิ่น ดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> • การเมาแล้วขับ • การสวมหมวกนิรภัย • การคาดเข็มขัดนิรภัย • การใช้เบาะนิรภัยสำหรับเด็ก
การมีชีวิตรอดหลังเกิดอุบัติเหตุ	<ol style="list-style-type: none"> 1. พัฒนาระบบรักษาพยาบาลฉุกเฉินก่อนถึงโรงพยาบาล และ ณ สถานพยาบาล ที่เป็นขั้นตอนและครบวงจร 2. จัดการอบรมเกี่ยวกับการรักษาพยาบาลฉุกเฉินขั้นพื้นฐานให้กับอาสาสมัครการแพทย์ฉุกเฉิน 3. ส่งเสริมให้อาสาสมัครการแพทย์ฉุกเฉินระดับชุมชนเข้ารับการอบรม



การเซาะร่องตามยาวบนผิวทาง
ช่วยเพิ่มความฝืดเพื่อต้านทาน
การไถลออกทางด้านข้างถนน



เป้าสะท้อนแสงแบบยาง ทำให้ไม่พบ

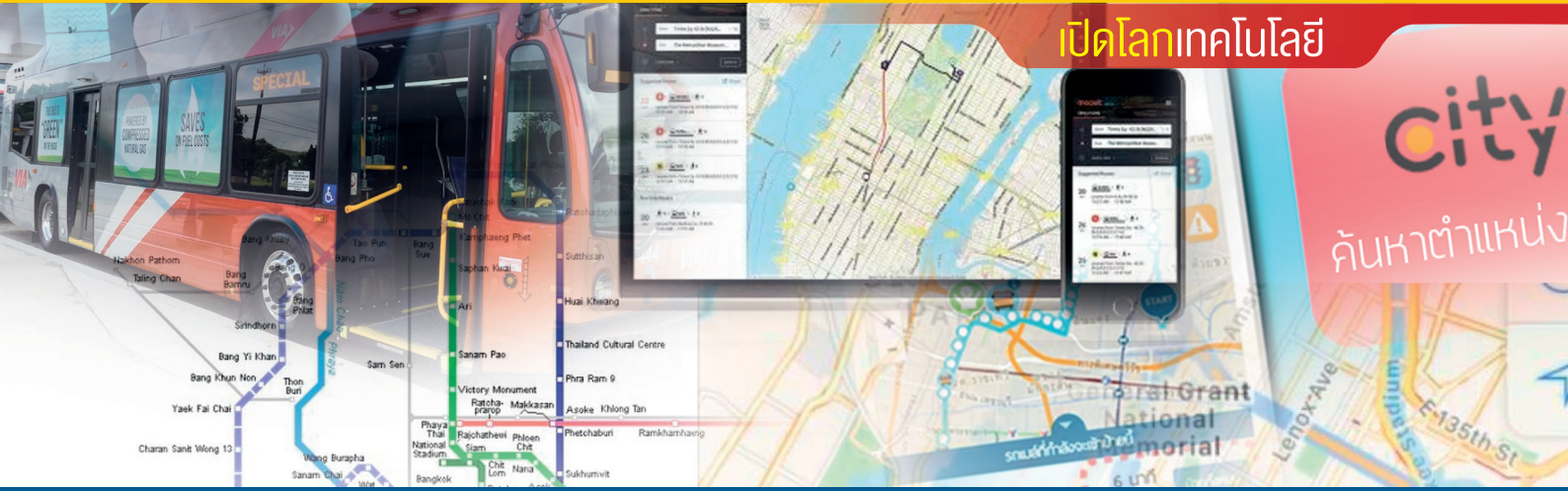


จังหวัดโทะชิกิ สนับสนุนให้ใช้จักรยาน ทางจักรยานจึงมีทั่วประเทศและในบางแห่ง จะกว้างกว่า
มาตรฐาน (1.50 เมตร) จักรยานจะต้องขึ้นทางจักรยาน ยกเว้นเด็ก (12 ปี) และผู้สูงอายุ
(มากกว่า 70 ปี) ได้รับอนุญาตให้ขึ้นทางเท้าได้



การติดป้ายจราจรจะติดหลบพื้นที่
ทางจักรยาน และรถยนต์

อ้างอิง : 1. National Institute for Land and Infrastructure Management Japan
2. Institute for Traffic Accident Research and Data Analysis Japan



สนข. กับการพัฒนานวัตกรรมด้านการขนส่งและจราจร โครงการศึกษาระบบนำทางการเดินทางด้วยขนส่งสาธารณะ ภายในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

กลุ่มกำกับกรขนส่งทางราง
สำนักงานโครงการพัฒนาระบบราง

สภาพปัญหาการจราจรติดขัดในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลที่เพิ่มสูงขึ้น โดยเฉพาะในช่วงเวลาเร่งด่วน จากผลสำรวจความเร็วเฉลี่ยในช่วงเวลาเร่งด่วนของกรุงเทพฯ ชั้นในที่ 15 กม./ชม. กรุงเทพฯ ชั้นกลางที่ 26 กม./ชม. และกรุงเทพฯ ชั้นนอกที่ 31 กม./ชม. สาเหตุหนึ่งเนื่องมาจากการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลเพิ่มขึ้นทุกปีและประชาชนไม่นิยมใช้ระบบขนส่งสาธารณะ โดยพบว่าสัดส่วนการเดินทางของประชาชนในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑลที่ใช้รถยนต์ส่วนบุคคลร้อยละ 67.77 และใช้ระบบขนส่งสาธารณะเพียงร้อยละ 32.23



ปัญหาสำคัญประการหนึ่งที่ประชาชนไม่นิยมใช้ระบบขนส่งสาธารณะเนื่องจากประชาชนไม่ทราบข้อมูลของเส้นทางการเดินทางและการให้บริการระบบขนส่งสาธารณะในพื้นที่ที่จะใช้บริการ รวมถึงความถูกต้องแม่นยำของข้อมูลเส้นทางการเดินทางของระบบขนส่งสาธารณะแต่ละรูปแบบ

จากปัญหาดังกล่าว สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) โดยศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศการขนส่งและจราจร (ศทท.) ได้คิดริเริ่ม “โครงการศึกษาระบบนำทางการเดินทางด้วยขนส่งสาธารณะภายในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล” ที่มีกรอบแนวคิดในการนำเอาเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร (ICT) มาประยุกต์เป็นนวัตกรรมด้านการขนส่งและจราจร โดยบูรณาการข้อมูลด้านการเดินทางทุกด้าน ที่เกี่ยวข้องกับขนส่งสาธารณะที่ให้บริการภายในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลทั้งทางบก ทางราง และทางน้ำ มาเชื่อมโยงเป็นโครงข่ายขนส่งสาธารณะขนาดใหญ่ และเผยแพร่ผ่านทางเว็บไซต์แอปพลิเคชันและโมบายแอปพลิเคชัน ให้ประชาชนใช้เพื่อวางแผนการเดินทาง โดยเลือกใช้ขนส่งสาธารณะที่เหมาะสมตรงกับความต้องการสามารถเข้าถึงข้อมูลการเดินทางได้อย่างรวดเร็ว ด้วยข้อมูลที่มีความถูกต้องและแม่นยำ เพิ่มความสะดวกสบายต่อประชาชนในการใช้ระบบขนส่งสาธารณะให้มากยิ่งขึ้น อีกทั้งยังเป็นตัวช่วยในการแก้ปัญหาการจราจรติดขัดในเขตเมืองได้เป็นอย่างดี

นอกเหนือจากนั้น โครงการนี้ยังตอบสนองวิสัยทัศน์ในการนำประเทศไทยในการยกระดับสู่การเป็นรัฐบาลดิจิทัลที่มีการบูรณาการระหว่างหน่วยงาน มีการดำเนินงานแบบอัจฉริยะโดยมีประชาชนเป็นศูนย์กลาง และขับเคลื่อนให้เกิดการเปลี่ยนแปลงได้อย่างแท้จริง ภายใต้แผนพัฒนารัฐบาลดิจิทัลของประเทศไทยระยะ 3 ปี (พ.ศ. 2559 - 2561) รวมถึงร่างแผนพัฒนาดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคมของกระทรวงคมนาคม (พ.ศ. 2560 - 2564) ที่มีวิสัยทัศน์ในการยกระดับคมนาคมไทยสู่ยุคคมนาคมดิจิทัล โดยมุ่งสร้างสรรค์พัฒนานวัตกรรมบนพื้นฐานดิจิทัลเพื่อยกระดับภารกิจด้านคมนาคม ให้ขับเคลื่อนได้อย่างมีประสิทธิภาพและมีการบริหารจัดการที่ดีของภาครัฐอย่างยั่งยืน นอกจากนี้ ร่างกรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2560 - 2579) โดยเฉพาะอย่างยิ่งยุทธศาสตร์ที่ 1 ด้านการบูรณาการระบบคมนาคมขนส่ง (Integrated Transport Systems) โดยมีแผนงานพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในกรุงเทพฯ ปริมณฑล และเมืองภูมิภาค เพื่อส่งเสริมความคล่องตัว ในการเดินทางและขนส่ง โดยการส่งเสริมการใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมในการขนส่ง และในร่างแผนแม่บท การพัฒนาระบบการจราจรและขนส่งอัจฉริยะในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ยังได้กำหนดให้นำระบบเทคโนโลยีอัจฉริยะ มาช่วยในการแก้ไขปัญหาการจราจรและขนส่ง เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการเดินทาง มุ่งสู่วิสัยทัศน์ **Thailand Smart Transport**

การรวบรวมข้อมูลขนส่งสาธารณะ

การดำเนินการในโครงการนี้ “ข้อมูล” คือสิ่งที่สำคัญ ข้อมูลขนส่งสาธารณะที่นำเข้าสู่ระบบต้องมีความถูกต้องและสมบูรณ์เป็นปัจจุบัน โดยเบื้องต้น จะทำการรวบรวมข้อมูลพื้นฐานของระบบขนส่งสาธารณะทางถนน ทางราง และทางน้ำที่เปิดให้บริการในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ประกอบไปด้วย

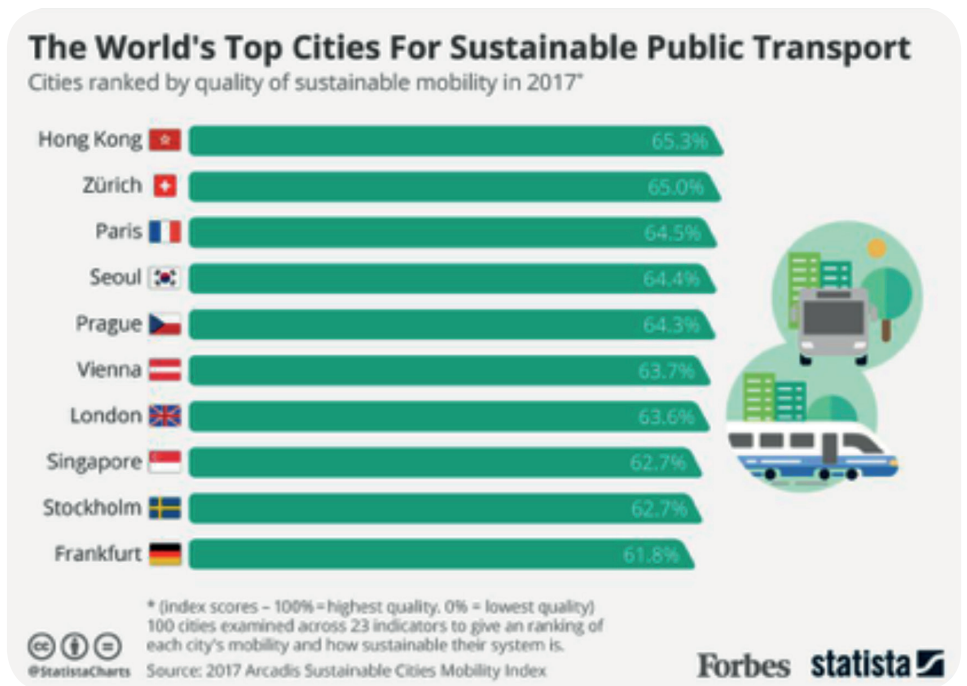
- ข้อมูลเส้นทาง
- ต้นทาง - ปลายทาง
- สถานีระหว่างทาง
- ข้อมูลที่เกี่ยวข้อง ยกตัวอย่าง เช่น เวลาเปิด - ปิดบริการ ราคาค่าโดยสาร การอำนวยความสะดวกให้ผู้พิการและทุพพลภาพ เป็นต้น

จากนั้นจึงเป็นการเริ่มเก็บข้อมูลระบบขนส่งสาธารณะที่ให้บริการ ดังนี้

1. ระบบขนส่งทางถนน ประกอบด้วย รถโดยสาร ขสมก. รถร่วมเอกชน รถเล็กในซอย รถตู้โดยสารที่วิ่งให้บริการในเส้นทางต่างๆ รวม 457 เส้นทาง และรถโดยสารประจำทางด่วนพิเศษ หรือ BRT ระยะทางรวม 16 กิโลเมตร
2. ระบบขนส่งทางราง ประกอบด้วย รถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร (BTS) ทั้งในสายสุขุมวิทและสายสีลม รวม 35 สถานี คิดเป็นระยะทางรวม 38.7 กม. ระบบรถไฟฟ้ามหานคร (MRT) รถไฟฟ้าเชื่อมต่อท่าอากาศยาน (Airport Rail Link) และรถไฟระหว่างเมือง
3. ระบบขนส่งทางน้ำ ประกอบด้วย เรือข้ามฟากแม่น้ำเจ้าพระยา 27 เส้นทาง เรือคลองแสนแสบ ความยาว 18 กิโลเมตร เรือด่วนเจ้าพระยา และเรือคลองภาษีเจริญ ความยาว 11.5 กิโลเมตร

ตารางแสดงรายละเอียดระบบขนส่งสาธารณะที่เปิดให้บริการในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล

รูปแบบ	ระบบ	เส้นทาง	สถานี/ ป้าย	ฝั่งสถานี	ความถี่ (นาที)	ช่วงเวลาให้บริการ	ค่าโดยสาร (บาท)	รองรับผู้บริการ	แหล่งข้อมูล
ถนน	Bus	457	4000+	-	N/A	N/A	6.50 - 23	-	ขสมก.
	BRT	1	12	มี	5 - 10	06.00 - 24.00	15	มี	กทม.
	รถตู้โดยสาร	153	N/A	-		N/A	9 - 46	-	ขสมก. ขบ
ราง	BTS Skytrain	2	37	มี		05.15 - 24.00	15 - 59	มี	BTS
	MRT	2	34	มี		06.00 - 24.00	14 - 17	มี	BEM
	AIRPORT RAIL LINK	1	8	มีเฉพาะตำแหน่ง		05.30 - 24.00	15 - 45	มี	รฟท.
	รถไฟฟ้าชานเมือง	2	28	มีเฉพาะตำแหน่ง	ตามตารางเวลา	04.00 - 20.00	NA	-	รฟท.
น้ำ	Chao Phraya Express Boat	4	37	-	5 - 30	05.50 - 20.00	10 - 32	มี	เรือด่วนเจ้าพระยา
	Ferry Boat	23	42	-	NA	06.00 - 20.00	3	-	กรมเจ้าท่า
	khlong Saen Saep Boat	2	30	-	1 - 2	05.30 - 20.30	8 - 18	-	กรมเจ้าท่า
	Pasirjaroen Boat	1	15	-	15	06.00 - 09.00 16.00 - 19.30	15	-	กทม.



ที่มา : คณะที่ปรึกษาโครงการ (2561)

การทบทวนระบบสารสนเทศที่มีประสิทธิภาพในประเทศและต่างประเทศ

สนข. ได้ดำเนินการทบทวนระบบสารสนเทศที่มีประสิทธิภาพในประเทศและต่างประเทศ เพื่อเป็นต้นแบบในการจัดทำ Web Application และ Mobile Application โดยดูรูปแบบว่ามีลักษณะการแจ้งข้อมูลเป็นอย่างไร มีฟังก์ชันใดบ้าง โดยจะคัดเลือกเมืองต้นแบบที่จัดว่าประสบความสำเร็จสูงในด้านการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ โดยอ้างอิงตามการจัดอันดับล่าสุดของ Forbes Index (2017) และได้ศึกษาตัวอย่างแอปพลิเคชันที่เกี่ยวข้อง ได้แก่

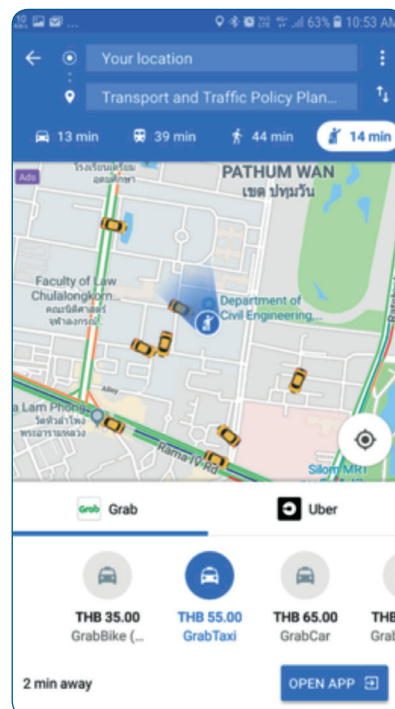
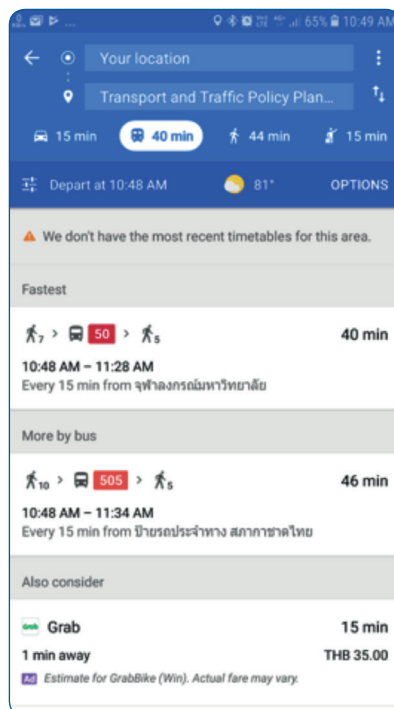
1. Via Bus เริ่มต้นพัฒนาจากระบบเล็กๆ ขยายผลเพื่อช่วยเหลือสังคม โดยส่วนใหญ่ผู้ใช้บริการก็มักจะประสบปัญหาการรอคอยรถเมล์ที่ไม่รู้ว่าจะมาถึงเมื่อไหร่ และมีความต้องการให้มีวิธีการจัดการกับปัญหานี้ โดยแอปพลิเคชัน Via Bus จะเข้ามาช่วย แก้ปัญหาด้วยการบอกตำแหน่งของรถเมล์ และทำให้ชีวิตของคนกรุงเทพฯ สะดวก มากยิ่งขึ้น ปัจจุบันรองรับทั้งส่วนของ iOS และ Android



2. Cityglide เป็นเว็บไซต์ที่สามารถค้นหาสายรถประจำทางฯ ที่อยู่ใกล้ที่สุดจาก ตำแหน่งปัจจุบันด้วยเทคโนโลยีจีพีเอส โดยระบบจะทำการค้นหาและคำนวณระยะเวลา ในการมาถึงของรถประจำทางฯ เพื่อเอื้ออำนวยให้ผู้ใช้บริการสามารถจัดการเวลาได้อย่าง มีประสิทธิภาพ พร้อมกันนี้ ยังสามารถบอกเวลาที่จะต้องใช้ในการเดินทางไปยังจุดหมาย ปลายทาง เพื่อช่วยให้ผู้ใช้บริการสามารถวางแผนการเดินทางได้ดียิ่งขึ้น

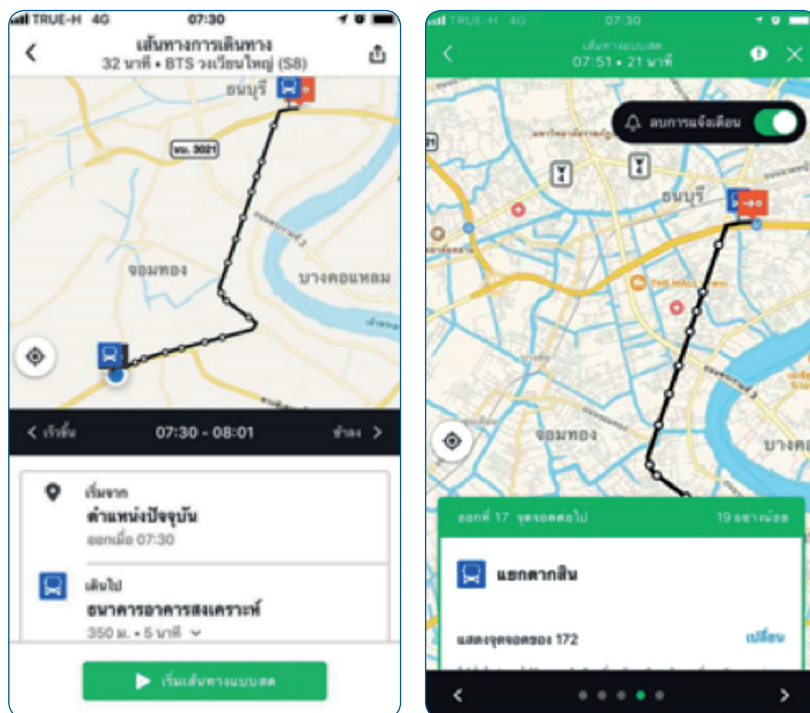
3. Bangkok MRT เป็นระบบที่ถูกพัฒนาขึ้นโดย บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้า กรุงเทพมหานคร จำกัด (มหาชน) หรือ BEM โดย Bangkok MRT Application เป็นแอปพลิเคชัน ที่ทำให้การเดินทางด้วยรถไฟฟ้า อีกทั้งยังมีฟังก์ชัน Around MRT ที่สามารถค้นหาสถานที่ รายรอบเส้นทางและสถานีรถไฟฟ้า MRT สายสีน้ำเงินและสายสีม่วง ใกล้ตัวคุณ

4. Google Maps เป็นระบบที่ถูกพัฒนาขึ้นตั้งแต่ปี 2004 และเริ่มให้บริการในปี 2005 โดยเป็นบริการส่วนหนึ่งของ บริษัท Google Inc. ซึ่งปัจจุบัน Google Maps รองรับฟังก์ชันของลักษณะในการดูแผนที่ ภาพถ่ายดาวเทียม ภูมิประเทศ และ การจราจร โดยในปัจจุบันในส่วนของ การนำทาง Google Maps ถูกใช้ในการวางแผนการเดินทางด้วยรูปแบบขนส่งทั้งหมด 5 รูปแบบ คือ ขับรถ ขนส่งสาธารณะ เดินเท้า จักรยาน และเที่ยวบิน (มีให้บริการในบางประเทศ) ซึ่งสามารถใช้ ในการนำทางแบบ turn-by-turn navigation, street view และข้อมูลระบบขนส่งสาธารณะ Google Maps สามารถรองรับ การใช้งานผ่านทางเว็บแอปพลิเคชันและโมบายแอปพลิเคชัน (Android และ iOS)



5. Moovit

คือแอปพลิเคชันการขนส่งในท้องถิ่นอันดับ 1 ของโลก ซึ่งได้รับความไว้วางใจจากผู้ใช้มากกว่า 60 ล้านคน และมากกว่า 1,400 เมือง ด้วยข้อมูลที่มีประสิทธิภาพและแม่นยำมากที่สุดของแอปพลิเคชันการขนส่งสาธารณะ และ Moovit ได้อัปเดตตัวเองอย่างต่อเนื่องตามที่คุณประกอบการขนส่งได้เปลี่ยนตารางหรือสับเปลี่ยนการให้บริการ สำหรับประเทศไทยให้บริการ 2 จังหวัด คือกรุงเทพฯและเชียงใหม่สำหรับการใช้งานสามารถรองรับการใช้งานผ่านทางเว็บแอปพลิเคชันและโมบายแอปพลิเคชัน (Android และ iOS)



ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากโครงการ

ภายหลังการศึกษาเป็นที่แล้วเสร็จ สนข. คาดหวังประโยชน์ที่จะได้รับ ดังต่อไปนี้

1. บูรณาฐานข้อมูลเส้นทางระบบขนส่งสาธารณะและการให้บริการขนส่งสาธารณะของหน่วยงานต่างๆ ในสังกัดกระทรวงคมนาคม เข้าไว้ในระบบเดียวกัน
2. เว็บแอปพลิเคชัน และโมบายแอปพลิเคชันในการเผยแพร่เส้นทางและการให้บริการของขนส่งสาธารณะ
3. ส่งเสริมการใช้เทคโนโลยี นวัตกรรม และระบบสารสนเทศที่ทันสมัยสำหรับการใช้ในการเดินทางและขนส่ง
4. ส่งเสริมให้เกิดการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะที่สามารถวางแผนและตัดสินใจในการเลือกใช้เส้นทางและขนส่งสาธารณะที่มีความถูกต้อง เหมาะสม สะดวกและรวดเร็ว ลดปัญหาจราจรติดขัดได้ในอนาคต

ฝนตก ก็เที่ยวได้!

ที่เที่ยวหน้าฝน ขึ้นฉัตรรับสายฝนเย็นๆ ช่วงเวลาที่ธรรมชาติกลับมามีชีวิตชีวาเขียวชอุ่ม อีกหนึ่งช่วงเวลาดี ๆ รอให้นักท่องเที่ยวเดินทางไปเก็บเกี่ยวในช่วงฤดูฝน เมื่อฤดูร้อนจากไป คราวนี้ก็ถึงเวลาของเม็ดฝนที่จะตกโปรยปรายหล่นลงมาให้เราได้เย็นชื่นใจ หลายคนเฝ้ารออย่างใจจดใจจ่อที่จะออกเที่ยวช่วงหน้าฝน เพราะคิดว่าจะได้เห็นอีกหนึ่งมุมของธรรมชาติที่สวยงามไม่เหมือนใคร ฉบับนี้ทางทีมงานวารสารขอนำเสนอ 5 แหล่งท่องเที่ยวที่สวยงามมาฝากกันครับ ถ้าพร้อมแล้วก็ลุยกันได้เลย



1. บ้านป่าบงเปียง จังหวัดเชียงใหม่

บ้านป่าบงเปียง ตั้งอยู่ที่ตำบลช่างเคิ่ง อำเภอแม่แจ่ม ที่นี่ไม่ได้เป็นเพียงแค่ที่เที่ยวแม่แจ่มที่ห้ามพลาดเท่านั้น แต่ยังเป็นจุดหมายปลายทางที่ต้องมาสัมผัสกันสักครั้งของเมืองเชียงใหม่เลยล่ะ ด้วยความงดงามของนาขั้นบันไดบนเขาสูงที่ไร่เรียงซ้อนกันลงไปตามไหล่เขาอย่างสวยงาม พร้อมกับบรรยากาศอันเงียบสงบที่โอบล้อมรอบๆ ทำให้บ้านป่าบงเปียงน่าหลงใหล ไม่ว่าจะมาเที่ยวในฤดูกาลไหน ที่นี่ก็สวยงามน่าประทับใจ ไม่ต้องไปไกลถึงบาหลี่ก็มีนาข้าวขั้นบันไดสวยตรงใจให้ชมกันที่นี่ พิกัด 18.532300, 98.447994



2. น้ำตกผาดอกเสี้ยว จังหวัดเชียงใหม่

น้ำตกผาดอกเสี้ยว ตั้งอยู่ที่บ้านแม่กลางหลวงในเขตอุทยานแห่งชาติดอยอินทนนท์ จังหวัดเชียงใหม่ เป็นน้ำตกขนาดใหญ่ ประกอบด้วยทั้งหมด 10 ชั้น แต่ไฮไลต์ที่นักท่องเที่ยวทุกคนต้องไปเยือนคือน้ำตกผาดอกเสี้ยว อยู่ที่ชั้นที่ 7 เพราะสายน้ำจากน้ำตกชั้นบน จะไหลตกลงมากระทบน้ำตก

ชั้นล่าง เป็นสายฟูฟ่องงดงามเกินบรรยาย อีกทั้งยังมีสะพานไม้สำหรับเดินข้ามลำธาร สร้างความสวยงามให้น้ำตกผาดอกเสี้ยวสวยกว่าเดิมเป็นสองเท่า สำหรับการเดินทางมาเที่ยว น้ำตกผาดอกเสี้ยว นักท่องเที่ยวจำเป็นต้องติดต่อไกด์นำเที่ยวที่หมู่บ้านแม่กลางหลวงเสียก่อน ด้วยเพราะไม่อนุญาตให้นักท่องเที่ยวเดินทางเข้าไปเที่ยวเองโดยลำพัง เพราะอาจหลงทางหรือได้รับอุบัติเหตุได้นั่นเอง สอบถามรายละเอียดเพิ่มเติมได้ที่ อุทยานแห่งชาติดอยอินทนนท์ โทรศัพท์ 053 286 727

3. น้ำตกถ้ำพระ จังหวัดบึงกาฬ

น้ำตกถ้ำพระตั้งอยู่ที่บ้านถ้ำพระ ตำบลโสกก่าม อำเภอเซกา ภายในเขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าภูวัว โดยรวมของตัวน้ำตกแบ่งออกเป็น 3 ช่วงหลักๆ ได้แก่ ช่วงแรกจะเป็นธารน้ำตกไหลลดหลั่นลงสู่แอ่งน้ำกว้าง (นักท่องเที่ยวคนไหนจะเล่นน้ำตรงส่วนนี้ควรระมัดระวังเป็นพิเศษ เพราะน้ำจัดได้ว่าค่อนข้างลึกพอสมควร) ถัดมาช่วงกลางของน้ำตก มีพื้นที่ขนาดใหญ่กินพื้นที่ยาวไปจนถึงฝายทดน้ำ น้ำค่อนข้างตื้น สามารถเล่นน้ำได้ตามใจชอบ และส่วนสุดท้ายเป็นบริเวณเหนือฝายขึ้นไป จุดนี้ถือเป็นไฮไลต์เด็ดของน้ำตก เพราะจะเห็นน้ำตกกว้างสีขาวลอยฟูฟ่อง ซึ่งเป็นต้นธารที่ไหลลงสู่แอ่งน้ำเบื้องล่าง





4. เนินช้างศึก จังหวัดกาญจนบุรี

เนินช้างศึก ตั้งอยู่ที่ตำบลปิล็อก อำเภอทองผาภูมิ จังหวัดกาญจนบุรี เป็นจุดชมวิว 2 แฉ่นดินและทะเลหมอกที่สวยงามมากๆ โดยด้านบนจะสามารถมองเห็นวิวของหมู่บ้านอิต่อง เนินเขาน้อยใหญ่ทั้งทางฝั่งไทยและฝั่งประเทศเมียนมา ถ้าวัวไหนดที่ท้องฟ้าปลอดโปร่ง



ก็สามารถมองเห็นทะเลอันดามันทางฝั่งเมียนมาได้อีกด้วย แต่ในช่วงหน้าฝนเช่นนี้ ก็เป็นช่วงเวลาที่จะสามารถชมทะเลหมอกได้สวยงามเช่นเดียวกับหน้าหนาว อากาศสดชื่น บรรยากาศดีเยี่ยมสุดๆ



5. ดินแดนหิ่งห้อย จังหวัดปราจีนบุรี

ตั้งอยู่ภายในกรมทหารปืนใหญ่ที่ 2 รักษาพระองค์ เลขที่ 1 หมู่ 5 ค่ายพรหมโยธี ตำบลไม้เค็ด อำเภอเมือง ซึ่งการชมหิ่งห้อยธรรมชาติจะรังสรรค์ให้เกิดขึ้นเฉพาะในช่วงหน้าฝนเท่านั้น สามารถติดต่อขอเข้าชมได้ที่บริเวณด้านหน้าค่าย เปิดให้เข้าเที่ยวชมทุกวัน



โดยช่วงเวลาที่เหมาะสมที่สุดในการชมหิ่งห้อยจะอยู่ในช่วงระหว่างเวลา 18.00 - 20.00 น.

อ๊ะๆ แล้วอย่าลืมกันนะคะว่าหิ่งห้อยชอบธรรมชาติและความสะดวกสบาย เพราะฉะนั้นการเข้าเที่ยวชมจะต้องติดต่อเจ้าหน้าที่เสียก่อนเพื่อความเป็นระเบียบ เจ้าหน้าที่จะพาเราเข้าไปยังจุดชมหิ่งห้อยอย่างสะดวกและปลอดภัย นอกจากนี้ไม่ควรทายากันยุงเข้าไปบริเวณแดนหิ่งห้อย รวมทั้งไม่ส่งเสียงดังและงดการใช้แฟลชและแสงสว่างทุกกรณี สามารถสอบถามรายละเอียดได้ที่กรมทหารปืนใหญ่ที่ 2 รักษาพระองค์ จังหวัดปราจีนบุรี โทรศัพท์ 0 3748 0441, 0 3757 0095

ที่มา : <https://travel.kapook.com/view192338.html>

สถิติจำนวน รถใหม่

ที่จดทะเบียนตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ และกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก ปี พ.ศ. 2560 ทั่วประเทศ

กลุ่มสถิติการขนส่ง กองแผนงาน



(คัน)

ประเภทรถ	รวม	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.
รวมทั้งหมด	250,197	250,197	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ก. รวมรถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์	244,283	244,283	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
รถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คน	52,296	52,296	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
รถยนต์นั่งส่วนบุคคลเกิน 7 คน	1,142	1,142	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
รถยนต์บรรทุกส่วนบุคคล	23,809	23,809	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
รถยนต์สามล้อส่วนบุคคล	6	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
รถยนต์รับจ้างระหว่างจังหวัด	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
รถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกิน 7 คน	678	678	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
รถยนต์สี่ล้อเล็กรับจ้าง	2	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
รถยนต์รับจ้างสามล้อ	43	43	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
รถยนต์บริการธุรกิจ	18	18	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
รถยนต์บริการทัศนอาจร	35	35	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
รถยนต์บริการให้เช่า	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
รถจักรยานยนต์	161,413	161,413	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
รถแทรกเตอร์	4,198	4,198	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
รถบดถนน	63	63	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
รถใช้งานเกษตรกรรม	51	51	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
รถพ่วง	57	57	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
รถจักรยานยนต์สาธารณะ	472	472	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-



(คัน)

ประเภทรถ	รวม	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.
ข. รวมรถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก	5,914	5,914	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
รวมรถโดยสาร	887	887	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
แยกเป็น - ประจำทาง	291	291	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- ไม่ประจำทาง	550	550	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- ส่วนบุคคล	46	46	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
รวมรถบรรทุก	5,027	5,027	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
แยกเป็น - ไม่ประจำทาง	1,804	1,804	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- ส่วนบุคคล	3,223	3,223	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
โดยรถขนาดเล็ก	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-





สิ่งห้ามทำหลังฝนตก

อาจต้องทำสีรถใหม่ไม่รู้ตัว

ท น้ำฝนแบบนี้ถือเป็นตัวการที่ทำให้สีรถเกิดความเสียหายได้ง่าย ทั้งสิ่งสกปรกที่ติดมากับน้ำฝน ละอองน้ำจากพื้นถนน รวมถึงยังเป็นสาเหตุให้ตัวถังเกิดสนิมได้เร็วยิ่งขึ้นด้วย

Sanook! Auto จึงมีข้อแนะนำในการดูแลรักษาสีรถช่วงหน้าฝน เพื่อป้องกันไม่ให้สีรถสุดที่รักเป็นรอยหรือสนิมก่อนวาระอันควร จะมีอะไรบ้าง?



1.

เช็ดรถด้วยผ้าแห้งขณะรถเปียกฝน

หลังจากที่ขับรถฝ่าสายฝนมาใหม่ๆ หลายคนคงอยากให้รถกลับมาแห้งเหมือนเดิมโดยเร็ว แต่การใช้ผ้าแห้งเช็ดบนตัวถังที่เปียกในทันที จะทำให้รถเป็นรอยได้ เนื่องจากน้ำมีสิ่งสกปรกเกาะตัวอยู่ เช่น ดิน ทราย เศษไม้ เป็นต้น ทางที่ดีควรล้างรถไปเลยจะดีกว่า หรืออย่างน้อยก็ใช้น้ำแรงดันสูงฉีดสิ่งสกปรกเหล่านั้นให้หลุดออกไปเสียก่อน



2.

จอดรถกลางแดดจัดขณะเปียกฝน

หลังจากฝนตกใหม่ๆ ไม่ควรจอดรถไว้กลางแดดทันทีหากเสี่ยงได้ เพราะจะทำให้คราบน้ำฝนเหล่านั้นกลายเป็นรอยฝังแน่น ส่งผลต่อชั้นสีรถได้



3.

ไม่ล้างรถเลย

หลายคนคิดว่าหน้าฝนไม่จำเป็นต้องล้างรถ เพราะอย่างไรเดี๋ยวฝนก็ตกอยู่ดี ซึ่งเป็นความคิดที่ผิด เพราะการล้างรถจะช่วยป้องกันคราบฝังแน่นที่เกิดบนผิวรถ ซึ่งอาจทำให้สีรถเกิดความเสียหาย โดยเฉพาะคราบมูลนกที่ทำให้เกิดรอยต่าง ซึ่งจะไหลย่อยไปตามจุดต่างๆ เมื่อโดนฝน ดังนั้นจึงควรล้างรถอย่างน้อยสัปดาห์ละ 1 ครั้ง แม้ว่าจะในช่วงหน้าฝนก็ตาม



4.

สีรถลอกต้องรีบทำสี

หากผิวรถมีรอยถลอกชนิดเปิดหน้าเหล็กด้านในให้เห็น แบบนี้ควรรีบทำสีทันที เพราะคราบน้ำจะไปสะสมที่เนื้อเหล็กโดยตรง หากใช้ไปนานๆ อาจทำให้สีบริเวณหลุดและลอกออกเป็นแผ่นๆ ได้



สวัสดีนะคะ ท่านผู้อ่านวารสาร “นโยบายการขนส่งและจราจร” ผ่านมาแล้วกับเทศกาล แห่งความสุข ในวันแม่ ขอให้ทุกคนรอบครีมีความสุข ที่สำคัญดูแลสุขภาพตัวเองและคนในครอบครัว รวมทั้งเดินทางกันด้วยความระมัดระวังในช่วงฤดูฝนนี้ด้วยครับ ทางทีมงานวารสารฯ ของ สนข. จะทำหน้าที่ในการนำเสนอข้อมูล ข่าวสาร และเกร็ดความรู้ต่างๆ ที่เป็นประโยชน์ ด้านการขนส่ง และจราจรแก่ผู้อ่านต่อไปนะคะ ฉบับนี้ชาว สนข. ขอแสดงมุทิตาจิตแก่ข้าราชการ ลูกจ้างประจำและพนักงานราชการ ที่จะเกษียณอายุราชการ ในปี 2561 นี้ด้วยนะคะ

ข้าราชการที่จะเกษียณอายุราชการ ในปี 2561



นายสฤกษ์พงศ์ บริบูรณ์สุข ผู้อำนวยการสำนักแผนความปลอดภัย สำนักแผนความปลอดภัย (สผป.)

1. ชาว สนข. ขอแสดงมุทิตาจิตแก่ พี่สฤกษ์พงศ์ฯ ที่เรารู้จักกันในนามว่าพี่ปีเตอร์ ที่จะเกษียณอายุราชการในปี 2561 นี้ ตลอดเวลาที่ผ่านมาได้ปฏิบัติหน้าที่ที่ได้รับมอบหมายอย่างเต็มความสามารถ ขอให้พี่และครอบครัวมีความสุขและมีสุขภาพร่างกายแข็งแรงตลอดไปนะคะ

นางสาวอัญชลี ศิโรตตพันธุ์ ผู้อำนวยการสำนักบริหารกลาง สำนักบริหารกลาง (สบก.)

2. พี่ๆ น้องๆ ชาว สนข. ขอแสดงมุทิตาจิตแก่ พี่อัญชลีฯ หรือพี่อัญของเราเนี่ยเอง ช่วงเวลาที่ผ่านมาพี่อัญได้ปฏิบัติหน้าที่อย่างเต็มความสามารถและเป็นพี่ที่รักของน้องๆ ในโอกาสนี้ขอให้พี่อัญมีสุขภาพแข็งแรงและมีความสุขตลอดไปนะคะ



นางอมรา เจริญพรสุข นักวิเคราะห์นโยบายและแผน ชำนาญการ สำนักส่งเสริมระบบการขนส่งและจราจรในภูมิภาค (สสภ.)

3. พวกเราชาว สนข. ขอแสดงมุทิตาจิตแก่ พี่อมราฯ หรือพี่อิม ตลอดเวลาที่ผ่านมาได้ปฏิบัติหน้าที่ ที่ได้รับมอบหมายอย่างเต็มที่ ขอให้มีความสุขและสุขภาพแข็งแรงตลอดไปนะคะ

นางสาวเบญจมาศ พลประสิทธิ์ เจ้าพนักงานธุรการ ชำนาญงาน สำนักแผนความปลอดภัย (สผป.)

4. ชาว สนข. ขอแสดงมุทิตาจิตแก่ พี่เบญจมาศฯ หรือพี่แก้ว ช่วงเวลาที่ผ่านมาได้ทำหน้าที่ได้เป็นอย่างดี คน สผป. คงจะขาดพี่ใหญ่ใจดีที่คอยช่วยเหลือไมให้น้องๆ นะครับ ในโอกาสนี้ขอให้พี่และครอบครัวมีความสุขและสุขภาพดีตลอดไปครับ





5.

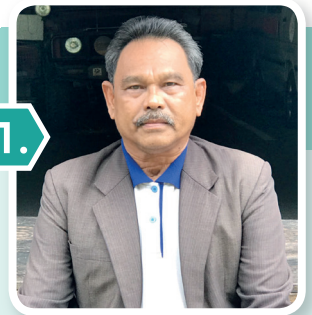
นางสาวริตนา สุรัตนวีสระ เจ้าพนักงานธุรการชำนาญงาน
สำนักแผนงาน (สผง.)

พี่ๆ น้องๆ ชาว สนข. ขอแสดงความยินดีแก่พี่ริตนาฯ หรือว่าป้าตั้งนั่นเอง ที่จะเกษียณอายุราชการ ในปี 2561 นี้ ตลอดเวลาที่ผ่านมาได้ปฏิบัติหน้าที่ที่ได้รับมอบหมายอย่างเต็มประสิทธิภาพ ขอให้มีความสุขมากๆ ในวัยหลังเกษียณนี้ นะครับ

ลูกจ้างประจำที่จะเกษียณอายุราชการ ในปี 2561

นายธีติสุข ชูแก้ว พนักงานขับรถยนต์ ระดับ ส2
สำนักบริหารกลาง (สบก.)

พวกเราชาว สนข. ขอแสดงความยินดีแก่ พี่ธีติสุขฯ ที่เรารู้จักกันว่าพี่หนวด ที่จะเกษียณอายุราชการ ในปี 2561 นี้ ช่วงเวลาที่ผ่านมาได้ปฏิบัติหน้าที่ที่ได้รับมอบหมายอย่างเต็มที่ ขอให้มีความสุขแข็งแรง และมีความสุขตลอดไป นะครับ



1.



2.

นายสถาพร พิชัยศิริ พนักงานสำรวจ ระดับ ส3
กองจัดระบบการจราจรทางบก (กจร.)

ชาว สนข. ขอแสดงความยินดีแก่พี่สถาพรฯ หรือพี่แก้ว โดยปี 2561 นี้อายุราชการครบเกษียณพอดี ช่วงเวลาที่ผ่านมาได้ทำหน้าที่ได้เป็นอย่างดี ทีม กจร. คงจะขาดคนไปสำรวจสภาพจราจรไปอีก 1 คน ในโอกาสนี้ขอให้พี่และครอบครัวมีความสุขและสุขภาพดีตลอดไป นะครับ

พนักงานราชการที่จะเกษียณอายุราชการ

นางวิชรา เหมือนเจ็ดริ้ว เจ้าหน้าที่ธุรการ
ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศการขนส่งและจราจร (ศทท.)

พี่ๆ น้องๆ ชาว สนข. ขอแสดงความยินดีแก่พี่วิชราฯ ที่เรารู้จักกันว่าพี่เต็น ที่จะเกษียณอายุราชการ ในปี 2561 นี้ ซึ่งเป็นพนักงานราชการที่เกษียณอายุราชการคนแรก ของ สนข. ตลอดเวลาที่ผ่านมา ได้ปฏิบัติหน้าที่ที่ได้รับมอบหมายอย่างเต็มประสิทธิภาพ ขอให้มีความสุขและสุขภาพแข็งแรง ในวัยหลังเกษียณนี้ นะครับ



1.



ในวันที่ฝนตก

สายฝนโปรยปรายกับลมหายใจที่กำลังเปื่อยกปอน
สะท้อนให้เห็นชีวิตท่ามกลางความเปลี่ยนแปลงของธรรมชาติ
ที่เกิดขึ้น

ว่ามีบทบาทสามารถกำกับความสุขและความทุกข์ของผู้คนได้
คล้ายกับว่าความสุขและทุกข์ของคนเปรียบเสมือนสายฝน
ที่สามารถตกลงใส่ชีวิตของเราได้ตลอดเวลา

ทุกครั้งเมื่อคราฝนตกคนเราจึงมีความรู้สึกที่แตกต่างกันออกไป
บางคนเลือกเอาน้ำตาเป็นตัวแทนของความรู้สึก
หยดน้ำจากฟ้าคงฟ้าคงน้อยเกินไป
จึงได้สร้างเขื่อนเก็บกักน้ำตาขึ้นมาและปล่อยไหลเป็นทางยาว
เพื่อบอกกล่าวถึงความรู้สึกที่เคยเกิดขึ้นแต่หนหลัง

ทำให้สงสัยเหมือนกันว่า
ระหว่างน้ำที่ตกจากฟ้า กับน้ำที่ไหลออกทางตา
อย่างไหนมีปริมาณมากกว่ากัน ?



ความจริงคนเราต่างสัมผัสได้กับความรู้สึกลึกลับสูญเสียมมาตั้งแต่เกิด
เพียงแค่ว่าเรายอมรับไม่ได้กับสิ่งที่เกิดขึ้นเท่านั้น
เพราะเราชอบเอาความคิดไปยึดว่า
ทุกอย่างจะคงอยู่ตลอดไป

จนวันหนึ่งคำว่าตลอดไปกลับกลายมาทำร้ายตัวเอง
เพราะได้สูญเสียคนรักหรือสิ่งสำคัญไป
เมื่อฝนตกลงมาคราใดจึงเจ็บปวดใจทุกครั้ง

แล้วทำไมบางคนถึงชอบตอนที่ฝนตก
คำตอบคือ “เขากำลังอยู่กับสิ่งที่เกิดขึ้น”
ชื่นชมความเปลี่ยนแปลงของธรรมชาติ
มีความสุขกับสิ่งที่เกิดขึ้น
มากกว่าการเอาความคิดไปอยู่กับสิ่งที่ผ่านมาแล้ว
สิ่งนี้เองที่ทำให้คนเรามีความสุขความทุกข์ที่ต่างกันออกไป

“เราเปลี่ยนแปลงธรรมชาติไม่ได้
เหมือนกับการเปลี่ยนแปลงอดีตไม่ได้
แต่เราสามารถมีความสุขกับสิ่งที่เกิดขึ้นได้
เหมือนพื้นดินที่รองรับน้ำจากฟ้าสรางความชุ่มชื้นให้แก่ตัวเอง”

ที่มา : http://dhammaraksajai.blogspot.com/2012/11/blog-post_11.html

กระทรวงคมนาคมขอขอบคุณทุกท่านที่



"ขับรถช้า
เปิดไฟหน้า
คาดเข็มขัด"



ขับรถไม่เร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด



เปิดไฟหน้าเวลากลางวัน



คาดเข็มขัดนิรภัย

จิตสำนึกความปลอดภัย...สร้างได้ด้วยตัวคุณเอง

