

กระทรวงคมนาคมขอขอบคุณทุกท่านที่



"ขับรถช้า
เปิดไฟหน้า
คาดเข็มขัด"

One Transport One Family One PR



ขับรถไม่เร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด



เปิดไฟหน้าเวลากลางวัน



คาดเข็มขัดนิรภัย



ใส่หมวกกันน็อก

จิตสำนึกความปลอดภัย...สร้างได้ด้วยตัวคุณเอง



วารสารนโยบายการขนส่งและจราจร

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) กระทรวงคมนาคม

ISSN 1906-3601 : ปีที่ 11 ฉบับที่ 2 เมษายน – มิถุนายน 2562

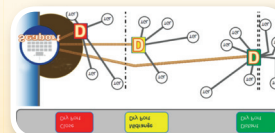


สงกรานต์
กลับบ้านปลอดภัยไร้อุบัติเหตุ

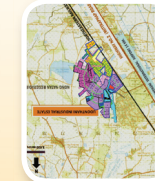


คมนาคมทั่วโลก

การศึกษาจัดทำแผนแม่บทพัฒนาท่าเรือบก (Dry Port) เพื่อนำไปสู่การเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของภูมิภาค



มุมมองขนส่งและจราจร
มาตรฐานด้านการจัดระบบการจราจรในเมืองภูมิภาค



คมนาคมทั่วโลก

โครงการ ICD
นิคมอุตสาหกรรมอุดรธานี



สัญจรทั่วไทย
10 อันดับที่เกี่ยวข้องสงกรานต์ยอดเยี่ยมในประเทศไทย

เปิดโลกเทคโนโลยี

APP "นำทาง" ตัวเลือกสู่การเข้าถึงระบบการขนส่งสาธารณะในเมืองกรุง



ธรรมะกับชีวิต
อากาศร้อน...ใจร้อน

ISSN 1906-3601 : ปีที่ 11 ฉบับที่ 2 เมษายน – มิถุนายน 2562



ASEAN
THAILAND 2019
ADVANCING PARTNERSHIP
FOR SUSTAINABILITY

ชาวไทยพร้อมใจเป็นประธานอาเซียน 1 ม.ค. – 31 ธ.ค. 2562
“ร่วมมือ ร่วมใจ ก้าวไกล ยั่งยืน”



วันนี้เป็นวันสงกรานต์ หุ่นสาวชาวบ้านเบิกบานจิตใจจริงเอ๋ย
ตอนเช้าทำบุญ ทำบุญตักบาตร ทำบุญร่วมชาติตักบาตรร่วมกันเอ๋ย

เทศกาลสงกรานต์
วนมาถึงอีกปีแล้ว
ได้เวลาเดินทางกลับ
ภูมิลำเนา รดน้ำดำหัว
พ่อแม่ ญาติผู้ใหญ่
กันอีกแล้วนะครับผม

วันสงกรานต์
ไชโยๆ
จะได้เล่นน้ำ

ช่วงเทศกาลสงกรานต์ ปีนี้ทางกระทรวงคมนาคม และ ส.น.ค. ได้มีมาตรการ
อำนวยความสะดวก ปลอดภัย รองรับในการเดินทางให้กับประชาชนด้วยนะครับ

จะนั้นขอให้ทุกท่าน
เดินทางได้อย่างมั่นใจ
และที่สำคัญอย่าลืม
รักษากฎจราจร
มีน้ำใจกับเพื่อนร่วมทาง
กันด้วยนะครับ

สะดวกและปลอดภัย
ว้าว..ดีต่อใจ

สุดท้ายนี้ขอให้ผู้อ่านทุกท่านมีความสุขในเทศกาลสงกรานต์นะครับ
ขับที่ปลอดภัย มีน้ำใจกับเพื่อนร่วมทาง รักษากฎจราจร เมาไม่ขับนะครับ

ผมขอตัวไปเล่นน้ำ
สงกรานต์อู๊ยย..ไม่ใช้ครับ
ผมขอตัวไปปฏิบัติหน้าที่
อำนวยความสะดวก
ให้แก่ประชาชน
ก่อนนะครับ



ทบทวนราชการ

สวัสดีค่ะท่านผู้อ่านวารสาร “นโยบายการขนส่งและจราจร” ทุกท่าน เข้าสู่เดือนเมษายน 2562 ต้อนรับหน้าร้อนปีนี้ เดือนเมษายน ถือว่าเป็นปีใหม่ของคนไทย เรามีประเพณีสงกรานต์ ในช่วงวันที่ 13 - 15 เม.ย. สำหรับในปีนี้นหลายท่านคงได้หยุดชดเชยเพิ่ม ในวันที่ 12 เม.ย. อีก 1 วัน วันหยุดสงกรานต์คนไทยทำบุญสงน้ำพระที่วัดรดน้ำผู้ใหญ่ และสุดท้ายที่ขาดไม่ได้คือ การเล่นสาดน้ำกันให้คลายร้อน แต่อย่าลืมเรื่องความปลอดภัยด้วยนะคะ สำหรับวารสารฉบับนี้เราก็มีเรื่องที่น่าสนใจมานำเสนอรับกับวันสงกรานต์ด้วยเช่นกัน

วารสารนโยบายการขนส่งและจราจร ฉบับนี้ ขอแนะนำคอลัมน์ที่น่าสนใจ เช่น คอลัมน์คมนาคมก้าวไกล เรื่องการศึกษาจัดทำแผนแม่บทพัฒนาท่าเรือบก (Dry Port) เพื่อนำไปสู่การเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของภูมิภาค คอลัมน์มุมมองขนส่งและจราจร เรื่อง มาตรฐานด้านการจัดระบบการจราจรในเมืองภูมิภาค คอลัมน์เวทีความคิด เรื่อง โครงการ ICD นิคมอุตสาหกรรมอุดรธานี คอลัมน์จุดประกายความคิด เรื่อง ความปลอดภัยทางถนน : การตรวจสภาพรถ ของ สถาบันยานยนต์ NALTEC คอลัมน์สถิติขนส่งและจราจร เรื่อง สรุปอัตราความเร็วเฉลี่ยของรถยนต์ ส่วนในเขตกรุงเทพมหานครในปีบุคคล พ.ศ. 2561 และคอลัมน์เปิดโลกเทคโนโลยี เรื่อง มาตรฐานระบบการจราจร และขนส่งอัจฉริยะ Intelligent Transport System (ITS) ในต่างประเทศ และเรื่องอื่นๆ ที่น่าสนใจในเล่มอีกมากมาย

สุดท้ายนี้ กองบรรณาธิการ หวังเป็นอย่างยิ่งว่าวารสารนโยบายการขนส่งและจราจร ฉบับนี้ จะเป็นประโยชน์ และสามารถเพิ่มพูนความรู้เกี่ยวกับการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของประเทศให้กับผู้อ่านทุกท่านนะคะ แล้วพบกันใหม่ฉบับหน้าค่ะ สวัสดีค่ะ

คณะผู้จัดทำ

คณะที่ปรึกษา นายสรวิศ ทรงศิริโล ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร นายชยธรรม พรหมศรี รองผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร นางวิไลรัตน์ ศิริโสภณศิลป์ รองผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร นายวิจิตร นิมิตรวานิช นักวิชาการขนส่งทรงคุณวุฒิ นายเร็กซ์ศักดิ์ ทองสม ผู้อำนวยการกองพัฒนาระบบการขนส่งและจราจร นางสาวลักขณวดี ธนามี ผู้อำนวยการศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศการขนส่งและจราจร นายเผด็จ ประดิษฐ์เพชร ผู้อำนวยการสำนักงานโครงการบริหารจัดการระบบตัวร่วม นายพิเชฐ คุณาธรรมรักษ์ ผู้อำนวยการสำนักงานโครงการพัฒนาระบบราง นายยีนยง ตั้งเปรมศรี ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน นายนิรันดร์ เกตุแก้ว ผู้อำนวยการสำนักส่งเสริมระบบการขนส่งและจราจรในภูมิภาค นายสุรพงษ์ เมี้ยนมิตร ผู้อำนวยการกองจัดระบบการจราจรทางบก

บรรณาธิการ	นางสาวลักขณวดี ธนามี ผู้อำนวยการศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศการขนส่งและจราจร รักษาการแทนผู้อำนวยการสำนักบริหารกลาง
ฝ่ายจัดการวารสาร	นางดวงเดือน นพรัตน์ นายกวิภ พุชปาคม นายณัฐ บุญยุบล
	นายวิทยา กอกลิ้น นางสาวสุรศักดิ์ โพธิบุตร นายชัชวาล ทรัพย์สมบูรณ์ นางสาวนฤมล อุดบุญ
กองบรรณาธิการ	นางสาวพิมพ์พรรณ ชุ่มเพ็งพันธุ์ นางสาวกฤติกา บุรณะดิษฐ์ นางสาวพนิดา เขียวงามดี นายพรชัย พัฒนาพงษ์สถิต นายธาดิต บำรุงพงศ์
	นางสาวปิยะนุช ราชวังเมือง นายธนพล จรัสฉินวงศ์ นางสาวเพ็ญศรี เหลืองอร่ามศรี นางสาวดวงใจ วงศ์รักษ์ นางสาวกิตติยา แก้วมี



5

คมนาคมก้าวไกล

- การศึกษาจัดทำแผนแม่บทพัฒนาท่าเรือบก (Dry Port) เพื่อนำไปสู่การเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของภูมิภาค

11

มุมมองขนส่งและจราจร

- มาตรฐานด้านการจัดระบบการจราจรในเมืองภูมิภาค

16

เวทีความคิด

- โครงการ ICD นิคมอุตสาหกรรมอุดรธานี

20

จุดประกายความคิด

- ความปลอดภัยทางถนน : การตรวจสภาพรถ ของสถาบันยานยนต์ NALTEC

24

เปิดหูปเปิดตา

- ระบบการจ่ายไฟฟ้าสำหรับรถไฟ

30

เปิดโลกเทคโนโลยี

- APP “นำทาง” ตัวเลือกสู่การเข้าถึงระบบการขนส่งสาธารณะในเมืองกรุง

39

สัญจรทั่วไทย

- 10 อันดับที่เกี่ยวข้องการนตยอดฮิตในประเทศไทย

44

สถิติขนส่งและจราจร

- สรุปอัตราความเร็วเฉลี่ยของรถยนต์ในเขตกรุงเทพมหานคร ในปี พ.ศ. 2561

46

ปกิณกะ

- ถนนสั้น รถไกล บังคับรถอย่างไรให้ปลอดภัย

49

รอบรู้ สนข.

- แนะนำข้าราชการ และเจ้าหน้าที่ สนข.

51

ธรรมะกับชีวิต

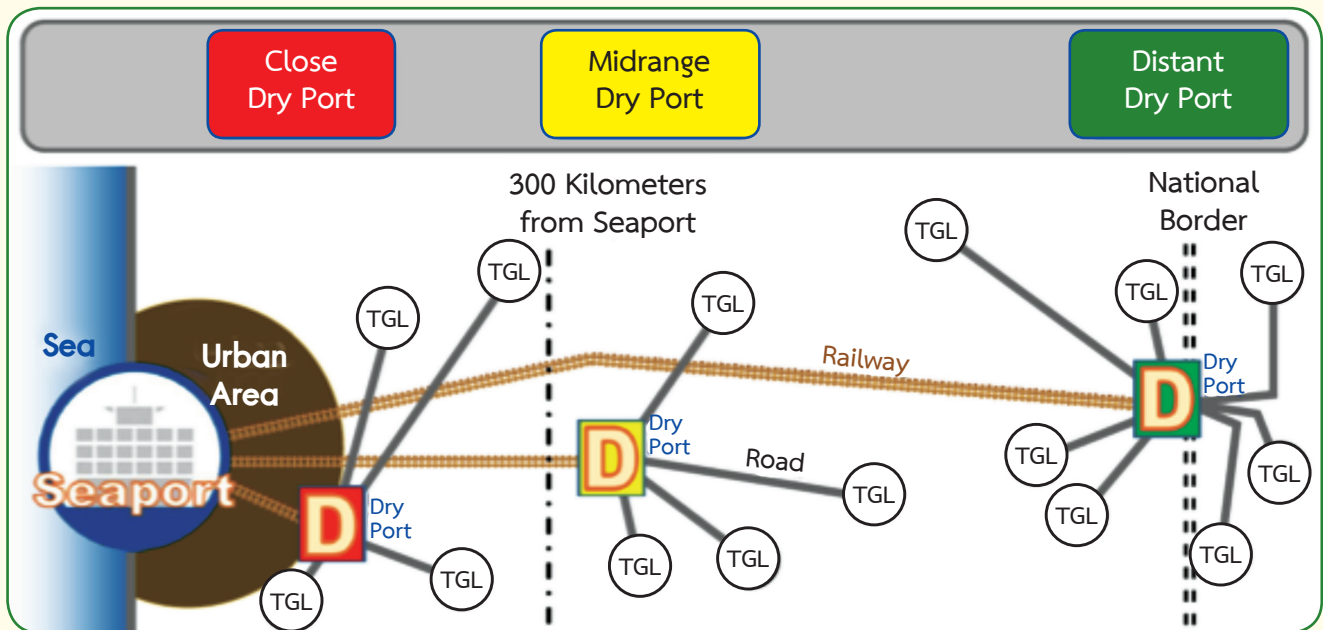
- อากาศร้อน...ใจร้อน

การศึกษาจัดทำแผนแม่บทพัฒนาท่าเรือบก (Dry Port) เพื่อนำไปสู่การเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของภูมิภาค

ปัจจุบันท่าเรือแหลมฉบังมีปริมาณตู้สินค้าผ่านเข้าออกเป็นจำนวนมาก อีกทั้งรัฐบาลมีนโยบายพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังระยะที่ 3 เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการให้บริการรวมเป็น 18 ล้าน TEUs ต่อปี เพื่อรองรับการขนส่งสินค้าทั้งจากภายในประเทศ และสินค้าผ่านแดน (Transit) จากประเทศเพื่อนบ้าน ทั้งนี้ ในปัจจุบันการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์เข้าออกท่าเรือแหลมฉบังใช้การขนส่งทางถนนเป็นถึงเกือบร้อยละ 90 ดังนั้น การเพิ่มขึ้นของปริมาณตู้คอนเทนเนอร์จะส่งผลกระทบต่อปริมาณการจราจรและความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนบริเวณโดยรอบท่าเรือแหลมฉบังและถนนโครงข่ายเชื่อมโยง นอกจากนี้การขนส่งทางถนนยังมีต้นทุนสูงกว่าการขนส่งทางรางและทางน้ำหากขนส่งในระยะทางไกล ดังนั้น นอกจากการพัฒนาความสามารถในการรองรับตู้คอนเทนเนอร์ของท่าเรือแหลมฉบังแล้ว ภาครัฐจำเป็นต้องพัฒนาโครงข่ายการขนส่งสินค้าเชื่อมโยงท่าเรือแหลมฉบังกับจุดต้นทาง-ปลายทางของการขนส่งสินค้าภายในประเทศและประตูการค้าชายแดนที่สำคัญด้วย การพัฒนาท่าเรือบก (Dry Port) จึงเป็นกลไกสำคัญประการหนึ่งในการส่งเสริมการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้าสู่การขนส่งทางรางซึ่งประหยัดต้นทุนและเพิ่มความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ลดปัญหาการจราจรแออัดบริเวณโดยรอบท่าเรือแหลมฉบังซึ่งเป็นประตูการค้าหลัก เพื่อนำไปสู่การเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของภูมิภาคต่อไปในอนาคต

Dry Port เป็นสิ่งอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศซึ่งตั้งอยู่บริเวณพื้นที่ตอนในของประเทศ ทำหน้าที่ดำเนินงานด้านโลจิสติกส์เสมือนท่าเรือ ยกเว้นการขนถ่ายสินค้าขึ้น-ลงเรือ จากผลการศึกษาด้าน Dry Port ในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ของ UNESCAP ระบุว่า Dry Port จะต้องมีการเชื่อมโยงที่ประกอบด้วยแหล่งการค้า/แหล่งบริโภคสินค้าหรือแหล่งผลิตสินค้าและท่าเรือ โดยการขนส่งสินค้าระหว่างแหล่งการค้า/แหล่งบริโภคสินค้าหรือแหล่งผลิตสินค้ากับ Dry Port ด้วยรถบรรทุก ซึ่งมีพิธีการขนส่งไม่เกิน 50 กิโลกรัม ส่วนการขนส่งระหว่าง Dry Port กับ

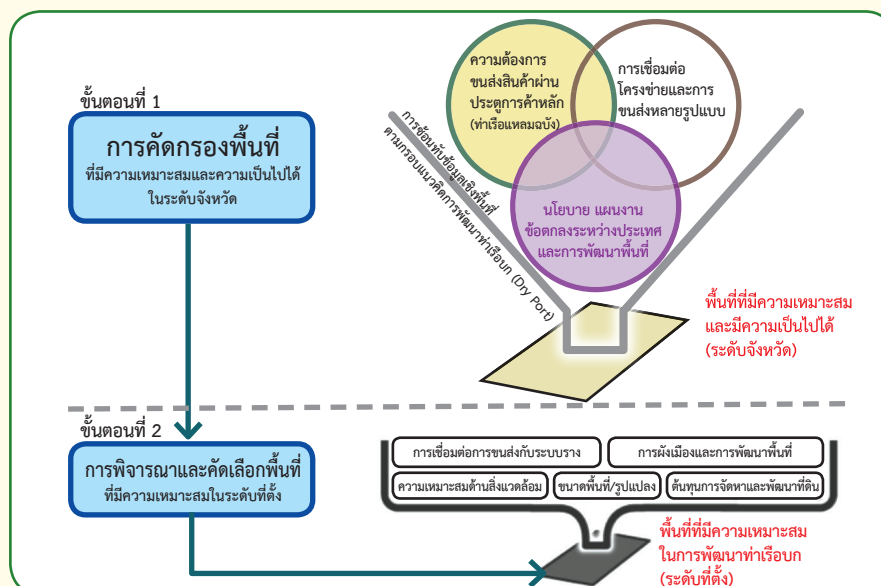
ท่าเรือจะใช้การขนส่งระบบราง โดยสามารถจำแนก Dry Port ออกได้เป็น 3 ประเภท คือ Close Dry Port (ระยะทางไม่เกิน 300 กิโลเมตร) Mid-range Dry Port (ระยะทางมากกว่า 300 กิโลเมตร จนถึงชายแดนประเทศ) และ Distant Dry Port (อยู่บริเวณพื้นที่ชายแดนของประเทศ) ดังรูปที่ 1



รูปที่ 1 ประเภท Dry Port

การศึกษาจัดทำแผนแม่บทในการพัฒนาท่าเรือบกฯ มีวัตถุประสงค์เพื่อจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาท่าเรือบกให้สามารถเป็นกลไกสำคัญในการตอบสนองการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศของไทย รวมไปถึงสินค้าของประเทศเพื่อนบ้านผ่านประตูการค้าหลักของประเทศไทยเพื่อผลักดันให้ไทยเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของภูมิภาค (กลุ่มประเทศ CLMV) รวมทั้งกำหนดแนวทางการพัฒนาและพื้นที่ที่มีความเหมาะสมในการพัฒนาท่าเรือบก

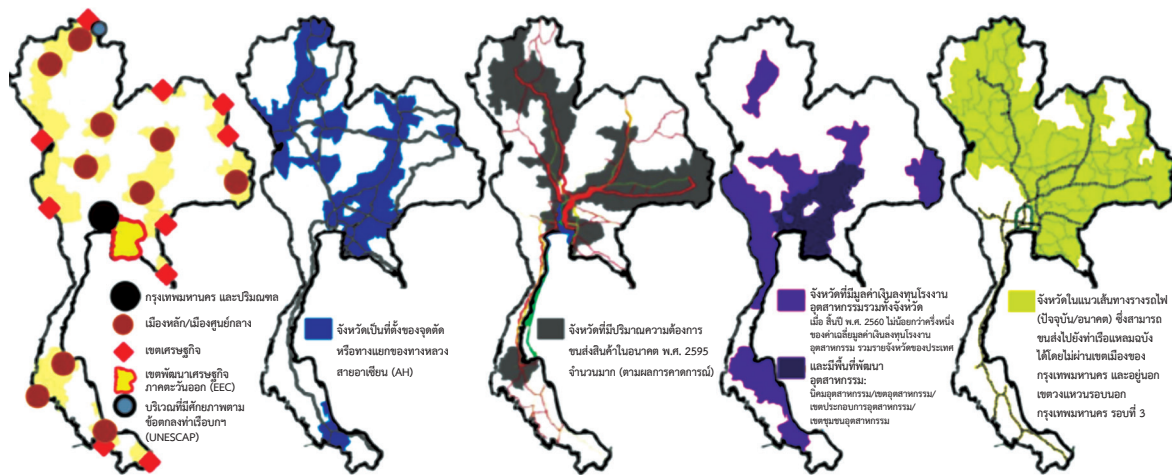
การพิจารณาพื้นที่ที่มีความเหมาะสมในการพัฒนาท่าเรือบก ประกอบด้วย 1) การคัดกรองพื้นที่ในระดับจังหวัด ซึ่งมีปัจจัยที่พิจารณาประกอบด้วย ความต้องการขนส่งสินค้า การเชื่อมต่อโครงข่ายและการขนส่งหลายรูปแบบ และนโยบาย แผนงาน ข้อตกลงระหว่างประเทศและการพัฒนาพื้นที่ และ 2) การพิจารณาคัดเลือกพื้นที่ระดับที่ตั้ง มีปัจจัยในการพิจารณา



ประกอบด้วย การเชื่อมต่อการขนส่งกับระบบราง การผังเมืองและการพัฒนาพื้นที่ ความเหมาะสมด้านสิ่งแวดล้อม ขนาดพื้นที่/รูปแบบ ดันทุนการจัดหาและพัฒนาที่ดิน ดังรูปที่ 2

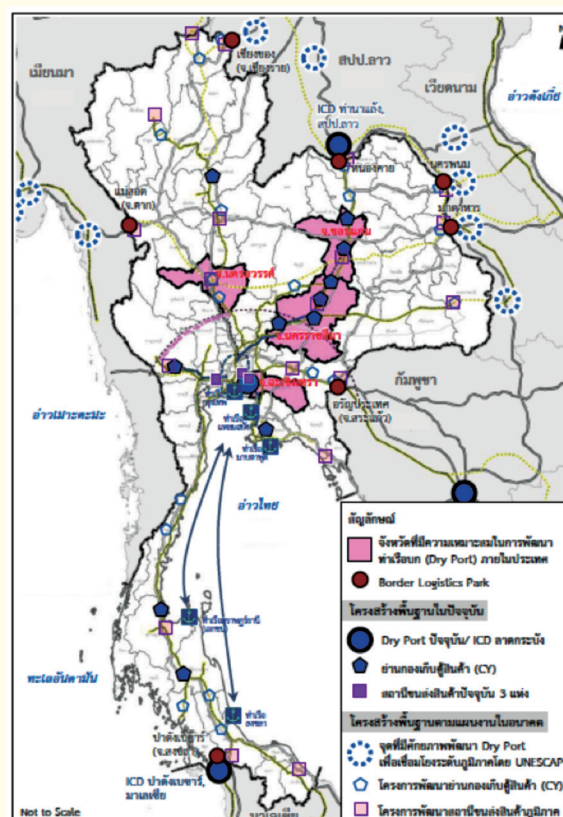
รูปที่ 2 การพิจารณาพื้นที่ที่มีความเหมาะสมในการพัฒนาท่าเรือบก

การคัดกรองพื้นที่ในระดับจังหวัด สามารถคัดกรองจังหวัดที่มีความเหมาะสมตามประเด็นต่างๆ ได้ ดังรูปที่ 3 และนำมาพิจารณาคัดเลือกพื้นที่ระดับที่ตั้งได้ ดังนี้ 1) บริเวณอำเภอพยุหะคีรี จังหวัดนครสวรรค์ 2) บริเวณ อำเภอน้ำพอง จังหวัดขอนแก่น 3) บริเวณอำเภอสว่างแดนดิน จังหวัดนครราชสีมา และ 4) บริเวณอำเภอบ้านโพธิ์ จังหวัดฉะเชิงเทรา



นโยบาย แผนงาน ข้อตกลงระหว่างประเทศ	ความต้องการขนส่งสินค้าผ่านประตูการค้าหลัก (ท่าเรือแหลมฉบัง)			การเชื่อมต่อโครงข่าย การขนส่งหลายรูปแบบ		
	จุดตัดหรือทางแยก ทางหลวงอาเซียน (AH)	ปริมาณความต้องการ ขนส่งสินค้าในภาค	ระดับมูลค่าเงินทุน โรงงานอุตสาหกรรม รวมทั้งจังหวัด	อยู่ในแนว เส้นทาง การขนส่ง ทางราง	ขนส่งสินค้า ทางราง ได้โดยไม่ผ่าน เขตเมือง กรุงเทพฯ	อยู่นอกเขต วงแหวน รอบนอก กรุงเทพมหานคร รอบที่ 3
EEC/เขตเศรษฐกิจพิเศษ/ เมืองหลัก (แผนฯ 12)/ ข้อตกลงท่าเรือบก (UNESCAP)						

รูปที่ 3 การคัดกรองพื้นที่ที่มีความเหมาะสมในระดับจังหวัด



รูปที่ 4 จังหวัดที่มีความเหมาะสมในการพัฒนาท่าเรือบก

การวิเคราะห์ความเป็นไปได้เบื้องต้น การจัดระดับความสำคัญและลำดับการพัฒนาท่าเรือบก

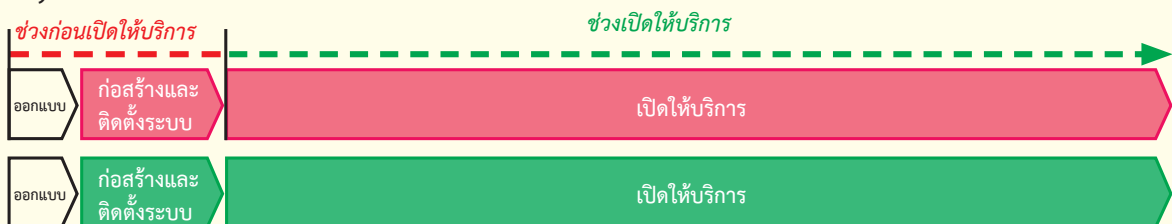
จากการวิเคราะห์ความเหมาะสมทางเศรษฐกิจ พบว่า โครงการ Dry Port ที่จังหวัดขอนแก่น จังหวัดนครราชสีมา และจังหวัดนครสวรรค์ มีความเหมาะสมทางเศรษฐกิจค่อนข้างสูง เนื่องจากระยะทางที่ขนส่งทางรถไฟมี Economy of Scale ส่วน Dry Port ที่จังหวัดฉะเชิงเทรานั้นเนื่องจากพื้นที่โครงการมีระยะทางถึงท่าเรือแหลมฉบังไม่ไกลนัก แต่มีปริมาณสินค้าค่อนข้างสูงทำให้โครงการมีความเหมาะสมทางเศรษฐกิจกรณีเดินรถด้วยระบบไฟฟ้า อย่างไรก็ตาม ในการวางแผนการลงทุนโครงการจำเป็นต้องพิจารณาปัจจัยอื่นที่มีผลกระทบต่อโครงการด้วย ซึ่งในส่วนของจังหวัดขอนแก่นและนครราชสีมา เนื่องจากเส้นทางรถไฟเชื่อมโยงกับท่าเรือแหลมฉบังในปัจจุบันยังประสบปัญหาด้านความจุทาง ทำให้ความจุทางไม่เพียงพอต่อการรองรับการขนส่งสินค้าจึงควรพัฒนาโครงการ DryPort ของทั้งสองจังหวัดนี้ ภายหลังจากก่อสร้างรถไฟทางคู่ช่วง มาบกะเบา-ชุมทางจิระ และช่วงชุมทางจิระ-ขอนแก่น แล้วเสร็จ สำหรับโครงการ Dry Port ที่จังหวัดนครสวรรค์ยังมีปริมาณสินค้าค่อนข้างต่ำในระยะแรก โดยคาดว่าปริมาณสินค้าจะเพิ่มขึ้นถึงปริมาณ 100,000 TEUs ต่อปี ในปี 2570 จึงควรพัฒนาโครงการเมื่อมีปริมาณสินค้าเพียงพอ ส่วนจังหวัดฉะเชิงเทรา มีอุปสงค์การขนส่งสินค้าสูง และมีความพร้อมของเส้นทางรถไฟทางคู่ จึงสามารถดำเนินการโครงการ Dry Port ได้ก่อนจังหวัดอื่น ซึ่งสามารถสรุปกำหนดการเปิดให้บริการ Dry Port ที่เหมาะสมได้ ดังนี้

- 1) Dry Port จังหวัดฉะเชิงเทรา เปิดให้บริการในปี 2567
- 2) Dry Port จังหวัดขอนแก่น และจังหวัดนครราชสีมา เปิดให้บริการในปี 2568
- 3) Dry Port จังหวัดนครสวรรค์ เปิดให้บริการในปี 2570

Dry Port จังหวัดนครสวรรค์



Dry Port จังหวัดขอนแก่น และจังหวัดนครราชสีมา



Dry Port จังหวัดฉะเชิงเทรา



พ.ศ.

2564	2565	2566	2567	2568	2569	2670	2671	2672	2673	2674	2675	2676	2677	2678	2679	2580
------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------

อย่างไรก็ตาม การพัฒนา Dry Port จำเป็นต้องพัฒนาโครงข่ายเชื่อมโยงและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานซึ่งเอื้ออำนวยต่อการดำเนินงาน Dry Port และเอื้อต่อการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งจากทางถนนไปสู่ทางราง ดังนี้

(1) การก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมทางจิระ-ขอนแก่น และช่วงมาบะเปา-ชุมทางจิระ ของการรถไฟแห่งประเทศไทย ควรดำเนินการแล้วเสร็จและเปิดให้บริการตามแผนการพัฒนารถไฟทางคู่ ภายในปี 2562 และ 2566 ตามลำดับ

(2) การก่อสร้างทางคู่ช่วงโนนพะยอม-ขอนแก่น ของการรถไฟแห่งประเทศไทย ควรดำเนินการแล้วเสร็จและเปิดให้บริการตามแผนการพัฒนารถไฟทางคู่ ภายในปี 2566

(3) การก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงลพบุรี-ปากน้ำโพ (นครสวรรค์) ของการรถไฟแห่งประเทศไทย ควรดำเนินการแล้วเสร็จและเปิดให้บริการตามแผนการพัฒนารถไฟทางคู่ ภายในปี 2565

(4) การติดตั้งระบบเดินรถด้วยไฟฟ้าของการรถไฟแห่งประเทศไทย เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่ง เอื้อต่อการเพิ่มความจุทาง ในเส้นทางขอนแก่น-แหลมฉบัง ควรดำเนินการให้แล้วเสร็จ ปี 2567 เส้นทางปากน้ำโพ-ชุมทางบ้านภาชี และเส้นทางชุมทางบ้านภาชี-ชุมทางแก่งคอย ควรดำเนินการให้แล้วเสร็จปี 2569

(5) การเร่งรัดจัดซื้อหัวรถจักรไฟฟ้าและแคร่สำหรับบรรทุกคอนเทนเนอร์เพิ่มเติมเพื่อรองรับปริมาณการขนส่งสินค้าที่คาดว่าจะเพิ่มขึ้นเมื่อมีการพัฒนา Dry Port ทั้ง 4 แห่ง

(6) การก่อสร้างขยายช่องทางจราจรบนทางหลวง ช่วงนครราชสีมา-ขอนแก่นเพื่อจัดเป็น Truck Priority Lane

ทั้งนี้ การพัฒนาท่าเรือบกให้สามารถเกิดการให้บริการที่แข่งขันกับการขนส่งสินค้าทางถนนได้ มีปัจจัยแห่งความสำเร็จหลายประการ ทั้งในมิติที่เกี่ยวข้องกับผู้ให้บริการ (Operator) ผู้ใช้บริการ (Customer) และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

1) อุปสงค์ของสินค้าที่ขยับกลับ (Backhaul) จากท่าเรือแหลมฉบังหรือพื้นที่อุตสาหกรรมในภาคตะวันออก ขึ้นไปสู่ภาคต่างๆ ทำให้เกิดประสิทธิภาพในการบริหารตู้คอนเทนเนอร์เปล่า เพิ่มประสิทธิภาพการทำการค้าของทุกภาคส่วน ซึ่งปัจจัยนี้ขึ้นอยู่กับความสามารถของสายเรือและผู้ให้บริการโลจิสติกส์

2) ความสำเร็จในการเชิญชวนผู้ประกอบการสายเรือเข้ามาใช้บริการหรือบริหารพื้นที่ Dry Port

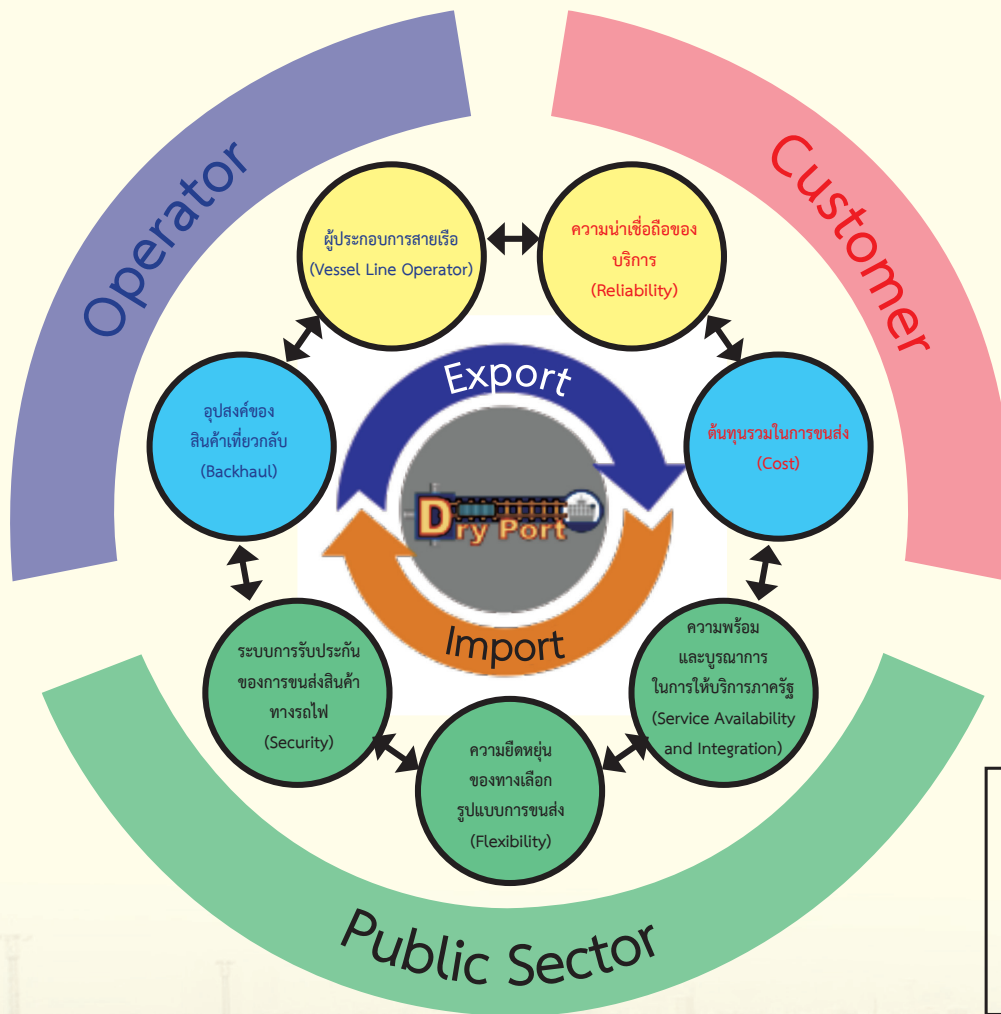
3) ความน่าเชื่อถือของบริการ (Reliability) โดยเฉพาะความตรงต่อเวลาในการให้บริการเดินรถไฟ ซึ่งมีความสำคัญต่อการวางแผนการขนส่งของทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง

4) ต้นทุนรวมในการขนส่ง ควรต้องต่ำกว่าการขนส่งทางถนน เพื่อดึงดูดผู้ประกอบการให้ปรับเปลี่ยนกระบวนการทางโลจิสติกส์มาขนส่งผ่าน Dry Port

5) ความพร้อมและการบูรณาการในการให้บริการภาครัฐ การให้บริการแบบจุดเดียวเบ็ดเสร็จ ที่สามารถตอบสนองความต้องการของภาคธุรกิจ

6) ความยืดหยุ่นของทางเลือกรูปแบบการขนส่ง (Flexibility) โดยสามารถเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งได้สะดวกเมื่อเกิดเหตุสุดวิสัย และการสร้างทางเลือกในการให้บริการที่มีบรรทัดฐานที่แตกต่าง เช่น การขนส่งคอนเทนเนอร์ควบคุมอุณหภูมิ เป็นต้น

7) ระบบรับประกันการขนส่งสินค้าทางรถไฟ ที่ช่วยสร้างความเชื่อมั่นแก่ลูกค้า



มาตรฐานด้านการจัดระบบ การจราจรในเมืองภูมิภาค

ทำไมต้องมีมาตรฐานด้านการจัดระบบการจราจรในเมืองภูมิภาค

เนื่องจากในปัจจุบันเมืองภูมิภาค ในเขตพื้นที่เมืองมีการขยายตัวของเขตเมืองทั้งทางด้านประชากรและเศรษฐกิจ ทำให้เริ่มมีปัญหารถติดขัดและมีแนวโน้มปัญหาจะรุนแรงมากขึ้น รวมทั้งยังขาดคู่มือมาตรฐานด้านการจัดระบบการจราจรที่สามารถประยุกต์ใช้สำหรับเขตเมืองภูมิภาคได้ ขาดองค์ความรู้ด้านการจัดการจราจร ขาดแคลนบุคลากรของหน่วยงานท้องถิ่น ที่มีความรู้ความเข้าใจทางวิชาการด้านการจราจรอันส่งผลทำให้การแก้ไขปัญหาการจราจรไม่สามารถดำเนินการได้อย่างมีประสิทธิภาพ



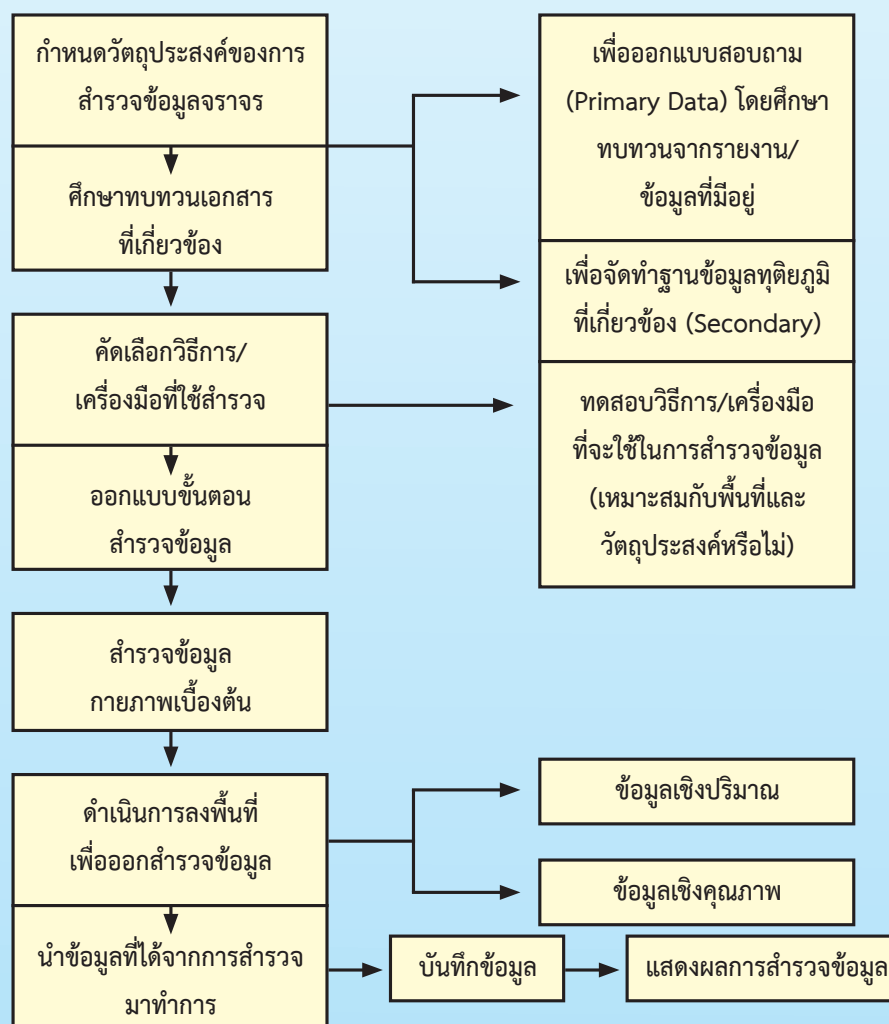
รูปที่ 1 ปัญหาการจราจรติดขัดในเมืองภูมิภาค

จากปัญหาดังกล่าวข้างต้น จึงต้องมีการจัดทำมาตรฐานด้านการจัดระบบการจราจรในเมืองภูมิภาค โดยมีการสำรวจและวิเคราะห์ข้อมูลด้านการจราจร ซึ่งมีรายละเอียดแสดงการจัดการจราจรให้ครอบคลุมตั้งแต่การระบุถึงสาเหตุของปัญหา และเมื่อทราบถึงสาเหตุของปัญหาแล้ว ให้มีแนวทางการวิเคราะห์ และประมวลผลและเสนอแนวทางการแก้ไขปัญหาการจราจรได้อย่างเป็นระบบ

การสำรวจและวิเคราะห์ข้อมูลด้านการจราจร มีความสำคัญต่อความรู้ความเข้าใจด้านการจราจร ที่จะเป็นตัวกำหนดลักษณะของปัญหา จากนั้นจะเป็นกระบวนการกำหนดกรอบหรือขอบเขตของปัญหา และกำหนดวัตถุประสงค์ในการศึกษา ซึ่งสิ่งเหล่านี้จะเป็นองค์ประกอบพื้นฐานในการออกแบบกระบวนการและขั้นตอนในการเก็บข้อมูลเพื่อใช้ในการวิเคราะห์ถึงปัญหาจราจรและทำการประเมินผล ซึ่งเป็นองค์ประกอบสำคัญในการแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดในเมืองภูมิภาค โดยจะต้องพิจารณาองค์ประกอบในด้านต่างๆ ดังนี้

1. ข้อมูลพื้นฐานด้านวิศวกรรมจราจร เช่น ข้อมูลทางด้านกายภาพ ข้อมูลองค์ประกอบการจราจร (ผู้ขับขี่ ยานพาหนะ และถนน) ข้อมูลจากค่าพารามิเตอร์ที่เกี่ยวกับการดำเนินการ และข้อมูลตามวัตถุประสงค์นั้นๆ รวมทั้งนิยามคำศัพท์ เช่น รอบระยะเวลาของสัญญาณไฟ (Cycle Time) เวลาที่สูญเสีย (Lost Time) และปริมาณการจราจรเฉลี่ยต่อวันตลอดปี (Average Annual Daily Traffic, AADT) เป็นต้น

2. การวางแผนการสำรวจจราจร (Traffic Survey Planning) เป็นปัจจัยสำคัญประการแรกเนื่องจากเป็นข้อมูลต้นทางในการระบุถึงสาเหตุของปัญหาการจราจรและขนส่ง รวมถึงการนำไปพัฒนาปรับเทียบแบบจำลองให้มีความถูกต้องต่อการคาดการณ์ปริมาณจราจรและขนส่ง ดังนั้น จึงจำเป็นจะต้องทำการสำรวจข้อมูลด้วยการวางแผนที่มีประสิทธิภาพเพื่อให้ได้ข้อมูลที่ถูกต้อง ครบถ้วน สมบูรณ์ และสามารถนำไปใช้ไปประโยชน์ได้ตามวัตถุประสงค์ โดยมีกระบวนการแสดง ดังรูปที่ 2



รูปที่ 2 กระบวนการวางแผนการสำรวจข้อมูลจราจร

3. การสำรวจและวิเคราะห์ปริมาณจราจร จะเป็นการอธิบายถึงระดับการวิเคราะห์การสำรวจปริมาณจราจร และวิธีวิเคราะห์ข้อมูลด้านการจราจรในระดับเบื้องต้น (Traffic Analysis Technique) ที่มีความเหมาะสมต่อการแก้ไขปัญหาในระดับภูมิภาค ได้แก่

3.1 ประโยชน์การสำรวจและวิเคราะห์ปริมาณจราจร ทราบถึงปริมาณจราจรบนโครงข่ายถนนและปัญหาที่เกิดขึ้น คาดการณ์ปริมาณจราจรในอนาคตในแต่ละช่วงเวลา วิเคราะห์สภาพการจราจรเพื่อรองรับปริมาณจราจรที่เปลี่ยนแปลงเพื่อใช้ปรับเทียบแบบจำลองทางคณิตศาสตร์

3.2 อุปกรณ์และวิธีที่ใช้ในการสำรวจข้อมูล การสำรวจแบบใช้คนนับ เช่น การใช้แบบสำรวจหรือใช้อุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์สำหรับการนับ ซึ่งเป็นวิธีการที่ง่ายและสะดวกที่สุด และการสำรวจโดยอัตโนมัติ เช่น การใช้ท่อความดัน เครื่องนับปริมาณจราจรแบบอัตโนมัติ แสดงดังรูปที่ 3



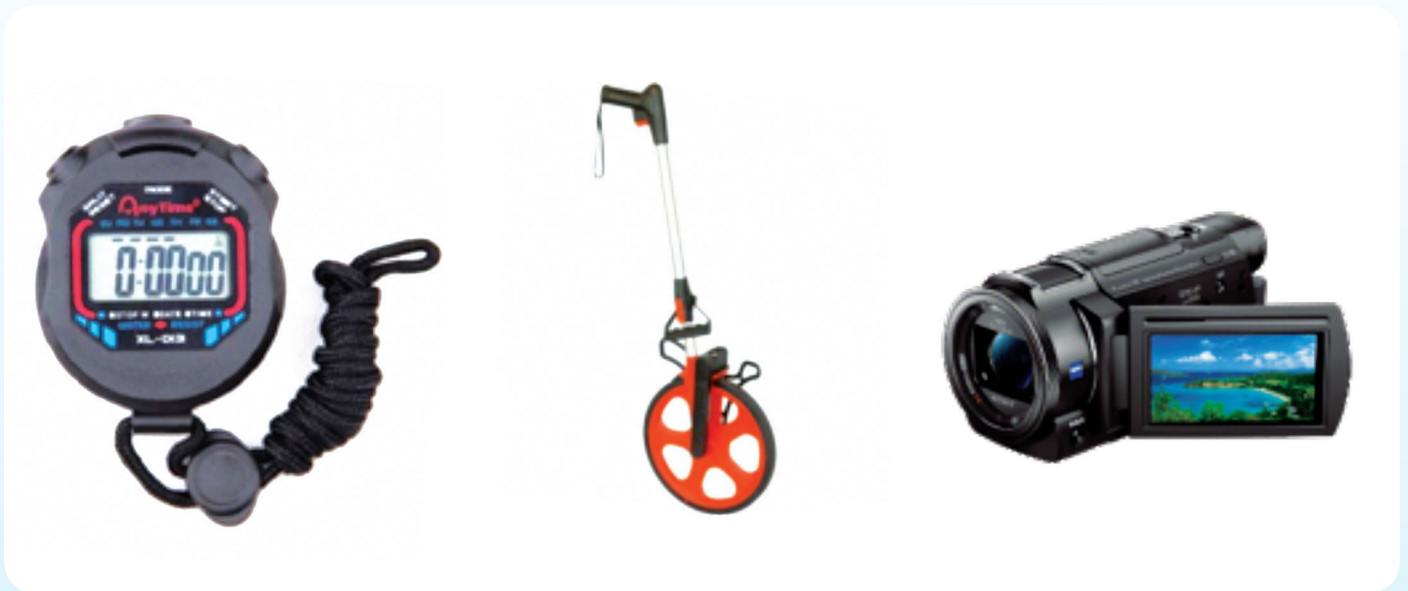
รูปที่ 3 อุปกรณ์ที่ใช้ในการนับปริมาณจราจร

ซึ่งจะนำข้อมูลจากการสำรวจมาทำการวิเคราะห์ปริมาณการจราจร (Traffic Volume) เพื่อนำมาวิเคราะห์ดัชนีการจราจรติดขัด (Volume to Capacity Ratio, V/C Ratio) การวิเคราะห์ระดับการให้บริการ (Level of Service, LOS) การวิเคราะห์ความเร็ว (Speed) การวิเคราะห์เกี่ยวกับเวลาในการเดินทางและความล่าช้า (Travel Time and Delay) การวิเคราะห์เกี่ยวกับการจอดรถ (Parking Studies) และการวิเคราะห์ข้อมูลอุบัติเหตุจราจร

4. การสำรวจและวิเคราะห์ความเร็ว เวลาในการเดินทาง และความล่าช้า ข้อมูลความเร็ว เวลาในการเดินทาง และความล่าช้า ผู้ใช้รถใช้ถนนสามารถรับรู้ข้อมูลได้โดยตรง เช่น ระยะเวลาในการเดินทางไปกลับบ้านพักและที่ทำงานในช่วงเช้าและเย็น ที่ใช้เส้นทางเดียวกันแต่อาจมีระยะเวลาการเดินทางที่แตกต่างกัน ซึ่งหากนำมาประยุกต์ใช้กับการวางแผนและแก้ไขปัญหาจราจรจะต้องมีความละเอียดครบถ้วนและปราศจากอคติ โดยสามารถแบ่งออกเป็น 2 ประเภท ได้แก่ ความเร็วเฉพาะตำแหน่ง (Spot Speed) และความเร็วและความล่าช้าในการเดินทาง (Travel Speed) ซึ่งทั้ง 2 ประเภทจะใช้อุปกรณ์ เครื่องมือและวิธีการในการสำรวจคล้ายคลึงกัน ดังนี้

4.1 ความเร็วเฉพาะตำแหน่ง (Spot Speed) สามารถนำข้อมูลไปประยุกต์ใช้ในการติดตั้งป้ายจำกัดความเร็ว กำหนดความเร็วบนทางแยก กำหนดตำแหน่งระยะแซงและระยะห้ามแซง เป็นต้น โดยอุปกรณ์ที่ใช้ในการเก็บข้อมูล ได้แก่ นาฬิกาจับเวลา กล้องวิดีโอ อุปกรณ์วัดระยะทาง อุปกรณ์สำหรับทำเครื่องหมายบนถนน เป็นต้น

4.2 ความเร็วและความล่าช้าในการเดินทาง (Travel Speed) สามารถนำข้อมูลไปประยุกต์ใช้ในการสำรวจข้อมูลความเร็ว ระยะเวลาการเดินทาง ความล่าช้า สามารถนำไปวิเคราะห์ในด้านของวิศวกรรมจราจรและขนส่ง โดยอุปกรณ์ที่ใช้ในการเก็บข้อมูลได้แก่ นาฬิกาจับเวลา กล้องวิดีโอ อุปกรณ์วัดระยะทาง อุปกรณ์สำหรับทำเครื่องหมายบนถนน เป็นต้น



รูปที่ 4 อุปกรณ์ที่ใช้สำรวจความเร็วและเวลาในการเดินทาง

5. การสำรวจและวิเคราะห์การจอดรถ จะเป็นการเก็บข้อมูลทั้งในรูปแบบของการจอดรถริมถนน และการจอดรถในบริเวณที่จอดรถ ระยะเวลาในการจอด เพื่อนำมาวิเคราะห์ความเพียงพอของที่จอดรถ และนำไปบริหารจัดการที่จอดรถได้ โดยแบ่งการสำรวจออกเป็น 2 ประเภท คือ การสำรวจลักษณะที่จอดรถที่มีอยู่ (Parking Inventory Survey) และการสำรวจการใช้ที่จอดรถ (Parking Usage Survey)

5.1 การสำรวจลักษณะที่จอดรถที่มีอยู่ (Parking Inventory Survey) เป็นการสำรวจที่จอดรถที่อยู่ริมถนน (On-Street Parking) และที่อยู่นอกเขตทางถนน (Off-Street Parking) เพื่อรวบรวมข้อมูล เช่น ตำแหน่งที่จอดรถ จำนวนและลักษณะช่องจอดรถ การจำกัดเวลาในการอนุญาตจอดรถลักษณะที่จอดรถ และอัตราและวิธีการเก็บค่าจอดรถ เป็นต้น

5.2 การสำรวจการใช้ที่จอดรถ (Parking Usage Survey) เป็นการสำรวจเพื่อรวบรวมข้อมูลการใช้ที่จอดรถ ซึ่งรายละเอียดที่นิยมสำรวจ เช่น จำนวนยานพาหนะที่จอดในขณะหนึ่ง (Parking Accumulation) ระยะเวลาในการจอดรถ (Parking Duration) เป็นต้น



รูปที่ 5 การวิเคราะห์ที่จอดรถ

6. การสำรวจและวิเคราะห์ข้อมูลขนส่งสาธารณะ เพื่อใช้ในการวางแผนและปรับปรุงการขนส่งสาธารณะ วิธีการในการสำรวจ เช่น การเก็บข้อมูลโดยพนักงานขับรถ บุคลากร อุปกรณ์อัตโนมัติ หรือจากแบบสอบถาม เพื่อนำข้อมูลมาวิเคราะห์ และใช้วางแผนด้านการขนส่งสาธารณะในพื้นที่การเดินรถ เป็นต้น



รูปที่ 6 การเก็บข้อมูลการจราจร

การสำรวจและวิเคราะห์ข้อมูลด้านการจราจร เพื่อให้ได้ข้อมูล ปริมาณการจราจร ความเร็ว ปริมาณการเดินทาง ปริมาณการจราจร บริเวณทางแยก และค่าพารามิเตอร์ต่างๆ ที่จำเป็น ถูกต้อง ครบถ้วน เป็นปัจจุบัน ตรงตามวัตถุประสงค์ของการสำรวจ เพื่อนำข้อมูลต่างๆ เหล่านี้ใช้ในการวางแผนการจัดระบบการจราจร เพื่อให้สามารถ ดำเนินการจัดทำแนวทางการจัดระบบการจราจรไปสู่การปฏิบัติในพื้นที่ต่างๆ ได้อย่างเป็นรูปธรรมต่อไป



โดย : สำนักส่งเสริมระบบการขนส่งและจราจรในภูมิภาค

1. ICD (Inland Container Depot) คืออะไร

ICD (Inland Container Depot) เป็นสถานที่อำนวยความสะดวกแก่ผู้ผลิตสินค้าที่อยู่ห่างไกลจากท่าเรือ เช่น สินค้าการเกษตร สินค้าอุตสาหกรรม ทำให้ไม่ต้องขนส่งสินค้าไปถึงยังท่าเรือที่มีระยะทางไกลมากด้วยตนเอง โดยเปลี่ยนมาเป็นเพียงการขนถ่ายสินค้ามายังสถานที่ซึ่งอยู่ไม่ไกลมากนัก เพื่อดำเนินพิธีการศุลกากรและบรรจุสินค้าลงสู่ตู้ได้เลย จากนั้นตู้สินค้าจะถูกนำมารวบรวมไว้ ณ ลานกองเก็บตู้สินค้า (Container Yard : CY) เพื่อรอการขนส่งทางรถไฟไปยังท่าเรืออีกทอดหนึ่ง และในทางกลับกัน หากมีสินค้าขาเข้าก็ไม่ต้องเดินทางไปถึงท่าเรือเพื่อรับสินค้า เนื่องจากตู้สินค้าจากท่าเรือจะถูกลำเลียงทางรถไฟมายัง ICD ผู้นำเข้าก็เพียงไปดำเนินการพิธีการทางศุลกากรเพื่อรับของเท่านั้น อาจกล่าวได้ว่า ICD นี้สามารถช่วยลดเวลาและค่าใช้จ่ายด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ให้กับผู้ประกอบการได้เป็นอย่างดี

2. ความเป็นมาของโครงการ ICD นิคมอุตสาหกรรมอุดรธานี

2.1 คณะรัฐมนตรีในคราวประชุมเมื่อวันที่ 21 กุมภาพันธ์ 2559 มีมติเห็นชอบการจัดตั้ง “นิคมอุตสาหกรรมสีเขียว” ในเขตจังหวัดอุดรธานีและขอนแก่น

2.2 นายกรัฐมนตรีได้มีข้อสั่งการเมื่อวันที่ 18 มีนาคม 2559 มอบหน่วยงานที่เกี่ยวข้องให้การสนับสนุนการจัดตั้ง CY ในพื้นที่สถานีรถไฟหนองตะไก้ จังหวัดอุดรธานี ผ่านทางที่ประชุมคณะกรรมการร่วมภาครัฐและเอกชนเพื่อแก้ไขปัญหาทางเศรษฐกิจ (กรอ.) ส่วนกลาง

2.3 กรอ. จังหวัดอุดรธานี ในการประชุมเมื่อวันที่ 11 พฤษภาคม 2560 มีมติเห็นชอบให้จัดตั้งศูนย์กระจายสินค้า (Distribution Center : DC) ในเขตพื้นที่นิคมอุตสาหกรรมอุดรธานี

2.4 สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ได้จัดสัมมนาเพื่อรับฟังความคิดเห็นและแนวทางการจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางรถไฟสนับสนุนเขตเศรษฐกิจพิเศษ การท่องเที่ยว และการพัฒนาพื้นที่ เมื่อวันที่ 22 กันยายน 2560 เพื่อรับฟังความคิดเห็นในการพัฒนา ICD และ CY ตามแนวเส้นทางรถไฟ

2.5 นิคมอุตสาหกรรมอุดรธานีได้มีหนังสือลงวันที่ 22 พฤศจิกายน 2560 เสนอเรื่องการจัดตั้ง ICD ต่อ สนข. เนื่องจากเล็งเห็นว่าบริเวณนิคมอุตสาหกรรมอุดรธานีมีพื้นที่กว้างขวางกว่าพื้นที่ CY เดิมที่สถานีรถไฟหนองตะไก้ถึงประมาณ 4 เท่า จึงสามารถรองรับรถบรรทุกที่จะมาขนส่งตู้สินค้าลงสู่แคร่รถไฟ และขบวนรถไฟที่จะมารับสินค้าไปยังท่าเรือได้ดีกว่าเดิม ในขณะที่ CY แห่งเดิมนั้น นอกจากจะมีขนาดเล็กและคับแคบแล้ว ยังมีพื้นที่เป็นที่ลุ่ม เมื่อเกิดฝนตกจึงทำให้พื้นที่ดังกล่าวมีน้ำท่วมขัง และไม่มีรั้วรอบขอบชิด ส่งผลให้เกิดความไม่ปลอดภัยอีกด้วย ต่อมา สนข. จึงได้บรรจุการจัดตั้ง CY บริเวณนิคมอุตสาหกรรมอุดรธานี แทนสถานีรถไฟหนองตะไก้ ไว้ในแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางรถไฟ ในแผนระยะกลาง (พ.ศ. 2565 - 2569)

2.6 คณะกรรมการ กรอ. จังหวัดอุดรธานี ในการประชุมเมื่อวันที่ 29 ธันวาคม 2560 มีมติเห็นชอบข้อเสนอการจัดตั้ง CY นิคมอุตสาหกรรมอุดรธานี โดยในระยะเริ่มแรกก่อนช่วงระยะเวลาตามแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางรถไฟ ก็จะใช้ถนนเลียบริมทางรถไฟ (Local Road) ขนส่งสินค้าไปยังสถานีรถไฟหนองตะไก้ก่อน จากนั้นเมื่อมีการเชื่อมต่อทางรถไฟเข้าสู่นิคมอุตสาหกรรมอุดรธานีแล้ว จึงเปลี่ยนผ่านสู่การใช้ CY นิคมอุตสาหกรรมอุดรธานีซึ่งจะพัฒนาเป็น ICD ต่อไป

2.7 วันที่ 9 พฤษภาคม 2561 ผู้บริหารและเจ้าหน้าที่ สนข. ร่วมลงพื้นที่กับผู้บริหารและเจ้าหน้าที่นิคมอุตสาหกรรมอุดรธานี สำนวความคืบหน้าและสภาพปัจจุบันของโครงการนิคมอุตสาหกรรมอุดรธานีและ CY หนองตะไก้ ดังแสดงในภาพที่ 1 และภาพที่ 3



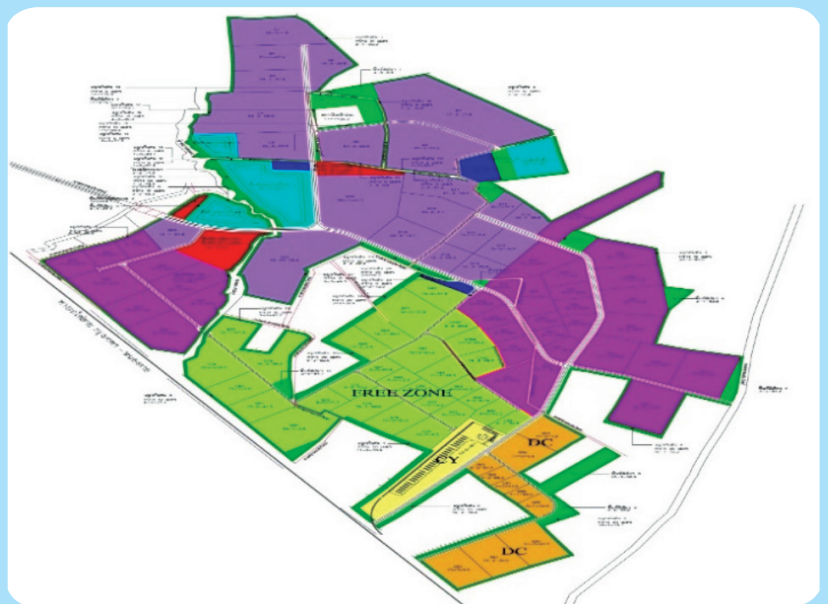
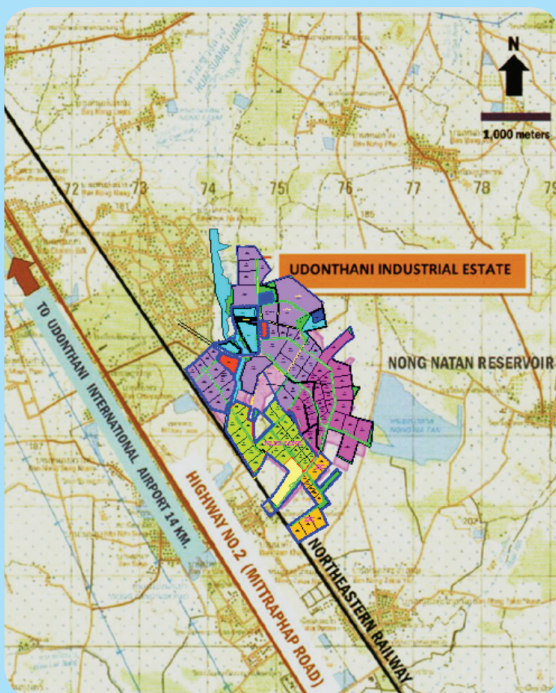
ภาพที่ 1 CY สถานีรถไฟหนองตะไก้ (ณ วันที่ 9 พฤษภาคม 2561)

ทั้งนี้ นิคมอุตสาหกรรมอุดรธานี โดยบริษัท เมืองอุตสาหกรรมอุดรธานี จำกัด ถือเป็นนิคมอุตสาหกรรมแห่งแรกของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ตั้งอยู่บริเวณตำบลโนนสูง อำเภอเมืองอุดรธานี จังหวัดอุดรธานี ภายใต้วิสัยทัศน์ “Green Industrial City นิคมสีเขียว สร้างงานเพื่อคุณภาพชีวิต เชื่อมโยงเศรษฐกิจก้าวไกล” ซึ่งในระยะแรกจะมีเนื้อที่ 1,084 ไร่ ก่อนที่จะพัฒนาให้มีความเพิ่มขึ้นอีกประมาณเท่าตัว หรือรวมเป็น 2,171 ไร่ ในระยะต่อไป โดยในปัจจุบัน ความคืบหน้าในการพัฒนาพื้นที่เป็นไปอย่างรวดเร็วมาก และอยู่ระหว่างการเตรียมระบบสาธารณูปโภคที่เกี่ยวข้อง อาทิ การขุดบ่อน้ำความจุ 1.6 ล้านลูกบาศก์เมตรไว้สำหรับการสำรองน้ำใช้ในโครงการ และการก่อสร้างสถานีไฟฟ้าย่อยขนาด 100 เมกะวัตต์ ของการไฟฟ้าส่วนภูมิภาค ซึ่งก่อสร้างแล้วเสร็จ และคาดว่าจะเปิดให้บริการได้ในช่วงเดือนต้นปี 2562 และคาดว่าจะมีโรงงานในนิคมอุตสาหกรรมฯ ไม่ต่ำกว่า 80 โรงงาน สามารถจ้างแรงงานได้ไม่ต่ำกว่า 15,000 อัตรา ทั้งนี้ ในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ปัจจุบันมีการจัดตั้งพื้นที่ประกอบการอุตสาหกรรมเช่นกัน ในเขตจังหวัดนครราชสีมา แต่อยู่ในรูปของเขตอุตสาหกรรม มิใช่เป็นนิคมอุตสาหกรรมแต่อย่างใด

โครงการ ICD ของนิคมอุตสาหกรรมอุดรธานี จะดำเนินการก่อสร้างเป็นระยะๆ ดังนี้

- 1) ระยะที่ 1 พื้นที่ประมาณ 431 ไร่ เป็นพื้นที่ส่วนกลางสำหรับก่อสร้างทางรถไฟลานกองตู้คอนเทนเนอร์ (CY) 20,000 ตู้ และคลังสินค้า (Warehouse) ขนาด 40x100 เมตร จำนวน 6 หลัง
- 2) ระยะที่ 2 พื้นที่ 163 ไร่ ประกอบด้วย ลานกองตู้คอนเทนเนอร์และอาคารสำนักงานสำหรับผู้ประกอบการสายเรือ (Shipping) ผู้ให้บริการด้านการขนส่ง (Provider) การเก็บสินค้า (Warehouse) และการบรรจุสินค้า (Packaging)

ทั้งนี้ พื้นที่สำหรับก่อสร้างทางรถไฟและลานกองตู้คอนเทนเนอร์ (CY) ซึ่งมีพื้นที่ประมาณ 52 ไร่ สามารถเชื่อมต่อกับทางรถไฟปัจจุบันดังแสดงในภาพที่ 2 ในขณะที่สถานีรถไฟหนองตะไก้ที่อยู่ใกล้เคียงกับ ICD นิคมอุตสาหกรรมฯ มีพื้นที่กองตู้คอนเทนเนอร์ประมาณ 13 ไร่



ภาพที่ 2 แผนที่นิคมอุตสาหกรรมอุดรธานีและแผนผังบริเวณภายใน



ภาพที่ 3 ความคืบหน้าล่าสุดของโครงการนิคมอุตสาหกรรมอุดรธานี (ณ วันที่ 9 พฤษภาคม 2561)

3. ระบบคมนาคมขนส่งที่สนับสนุนโครงการนิคมอุตสาหกรรมอุดรธานี

นิคมอุตสาหกรรมอุดรธานี ถือว่าเป็นนิคมอุตสาหกรรมหนึ่งที่สามารถเชื่อมต่อการขนส่งในระบบต่างๆ ทั้งภายในประเทศ และระหว่างประเทศ โดยเฉพาะในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (Greater Mekong Subregion: GMS) (จีนตอนใต้ ลาว เวียดนาม กัมพูชา และเวียดนาม) ได้อย่างหลากหลาย ดังนี้

3.1 ตั้งอยู่ริมทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือ (กรุงเทพฯ-หนองคาย) ซึ่งในอนาคตจะมีโครงการรถไฟทางคู่ขอนแก่น-หนองคาย และรถไฟความเร็วสูงความร่วมมือไทย-จีน ระยะที่ 2 (นครราชสีมา-หนองคาย) อยู่ในบริเวณใกล้เคียงกัน นอกจากนี้แล้วยังสามารถเชื่อมต่อไปยังท่าเรือแหลมฉบังโดยทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือได้ที่ชุมทางแก่งคอย

3.2 ตั้งอยู่ใกล้เคียงกับเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (East-West Economic Corridor: EWEC) (ดานัง-เมียวดี) ที่พาดผ่านจังหวัดขอนแก่น

3.3 ห่างจากทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2 (ถนนมิตรภาพ) ซึ่งเป็นเส้นทางสายหลักในการขนส่งทางถนนเพียง 2 กิโลเมตร

3.4 ห่างจากท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีเพียง 14 กิโลเมตร

สำหรับในอนาคต ก็จะมีการขยายถนนสายหนองนาตาลที่ติดกับโครงการ จาก 2 ช่องจราจร ให้เป็น 4 ช่องจราจร สำหรับรองรับการขนส่งสินค้า และเพื่อเชื่อมโยงกับถนนวงแหวนรอบเมืองอุดรธานี ลดปัญหาการจราจรติดขัดภายในตัวเมืองอุดรธานีได้อีกทางหนึ่ง และในปัจจุบัน สนข. ก็อยู่ระหว่างการดำเนินโครงการศึกษาแผนแม่บทการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองอุดรธานีอีกด้วย ซึ่งก็อาจนำไปสู่การพัฒนาเส้นทางขนส่งสาธารณะที่เชื่อมโยงสู่นิคมอุตสาหกรรมอุดรธานีได้เช่นกัน

4. บทสรุป

การที่นิคมอุตสาหกรรมอุดรธานีเสนอตัวเพื่อดำเนินโครงการ ICD ถือว่าเป็นมิติใหม่ของการพัฒนาการขนส่งทางรางของไทย เนื่องจากถือเป็นผู้ประกอบการเอกชนที่มีศักยภาพและความสามารถในการทำโครงการพัฒนาการขนส่งและโลจิสติกส์ สร้างความเจริญรุ่งเรืองให้กับจังหวัดอุดรธานีซึ่งเป็นเมืองศูนย์กลางเศรษฐกิจใหม่ของภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบนที่เชื่อมโยงแหล่งผลิตสินค้าจากอนุภูมิภาคแม่น้ำโขงสู่ประตูการค้าของไทยที่ทำเรือแหลมฉบัง





ความปลอดภัยทางถนน : การตรวจสภาพรถ ของ สถาบันยานยนต์ NALTEC (The National Agency for Automobile and Land Transport Technology: NALTEC)

จัดทำโดย : สำนักแผนความปลอดภัย

สถาบัน NALTEC ของประเทศญี่ปุ่น เป็นการรวมตัวของ 2 หน่วยงาน ประกอบด้วย หน่วยงานตรวจสอบยานพาหนะแห่งชาติ และห้องปฏิบัติการความปลอดภัยในการจราจรและสิ่งแวดลอมแห่งชาติ เป็นหน่วยงานรัฐวิสาหกิจ โดยได้รับอนุญาตจากกระทรวงที่ดิน โครงสร้างพื้นฐาน การขนส่งและท่องเที่ยวญี่ปุ่น (Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism: MLIT) ให้เป็นหน่วยงานตรวจสอบยานพาหนะ และมีวัตถุประสงค์เพื่อสร้างระบบการขนส่งที่ปลอดภัยและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม โดยมีมาตรการครอบคลุมตั้งแต่ขั้นตอนการออกแบบยานพาหนะใหม่จนถึงขั้นตอนการใช้งานตามกฎหมายของการขนส่งของประเทศ พร้อมทั้งการตรวจสอบการลงทะเบียนยานพาหนะและตรวจสอบการปฏิบัติตามกฎระเบียบการจดทะเบียนที่รัฐบาลดำเนินการ ซึ่งข้อมูลดังกล่าวจะถูกส่งมาที่ NALTEC เพื่ออำนวยความสะดวกในการตรวจสภาพรถของเอกชน กระบวนการผลิตรถยนต์และกระบวนการผลิตใหม่ๆ

ทุกๆ ปี NALTEC ทำการตรวจสภาพรถประมาณ 7 ล้านคัน มีรถเข้าใช้บริการ 500-700 คันต่อวัน มีการเรียกเก็บค่าธรรมเนียมการตรวจสภาพรถ การใช้เวลาตรวจสภาพรถ ประมาณ 5-10 นาทีต่อคัน และสามารถแปลงข้อมูลเป็น Electronic Format เพื่อนำไปใช้เป็นข้อมูลต่อไป โดยการตรวจสภาพรถจะแบ่งเป็น 3 ประเภท ดังนี้

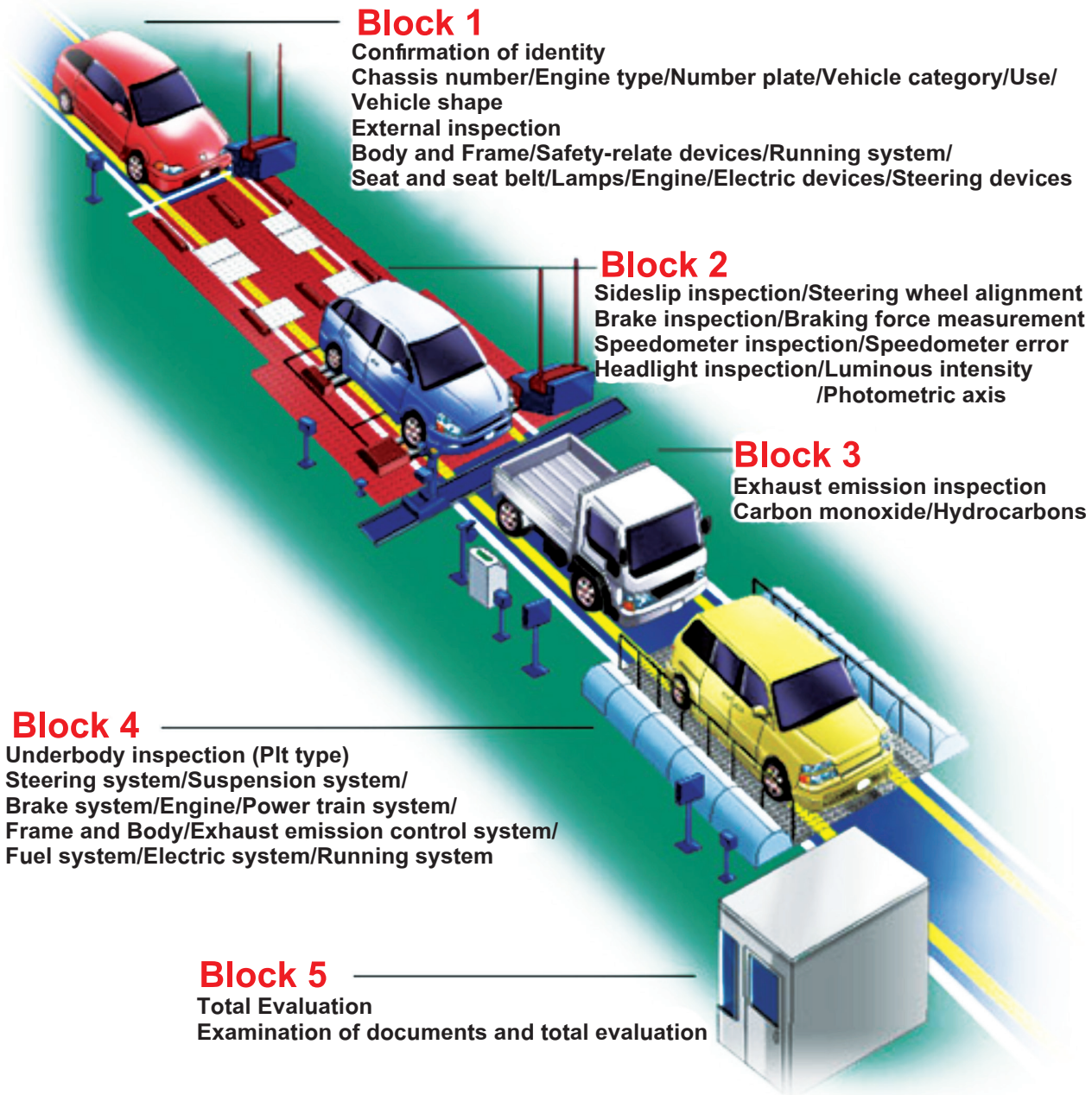
1. รถยนต์ส่วนบุคคล จะมีการตรวจสภาพครั้งแรกก่อนการจดทะเบียน ครั้งที่ 2 เมื่อครบ 3 ปี ภายหลังการจดทะเบียน และตรวจสภาพทุกๆ 2 ปี

2. รถขนส่ง จะมีการตรวจสภาพครั้งแรกก่อนการจดทะเบียน ครั้งที่ 2 ตรวจเมื่อครบ 2 ปี ครั้งต่อไป ตรวจทุกๆ 1 ปี

3. รถโดยสารขนาดใหญ่ จะมีการตรวจสภาพทุกๆ ปี

การดำเนินการตรวจสภาพรถ

ผู้ดำเนินการ	ขั้นตอน
เจ้าหน้าที่	1. การตรวจสภาพภายนอกรถ เช่น เช็มขัด ไฟ โครงรถ สมุดประจำรถ ข้อมูลของรถ
เจ้าของรถขับรถ เพื่อเข้าช่องตรวจ	2. ตรวจล้อ เบรก ความเร็ว ศูนย์ล้อ สมรรถนะของรถไฟ โดยจะขึ้นข้อมูลการตรวจในจอภาพ เพื่อให้เจ้าของรถปฏิบัติตาม 3. ตรวจควีนดำ ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์
เจ้าหน้าที่	4. ตรวจช่วงล่างของรถ 5. เจ้าหน้าที่ประเมินผลการตรวจสภาพทั้งหมด 6. เมื่อผ่านการตรวจสภาพรถ เจ้าของรถนำใบตรวจสภาพรถไปให้เจ้าหน้าที่เพื่อจดทะเบียนต่อไป





การนำไปใช้ประโยชน์

จุดเด่น	ข้อเสนอแนะ
1. การตรวจสอบสภาพรถด้วยตนเอง ขั้นตอนที่ 2-3 เจ้าของรถดำเนินการตรวจสอบสภาพรถเอง สร้างการมีส่วนร่วม ทำให้เห็นถึงความสำคัญต่อการรักษารถของตนเองให้มีความปลอดภัยและได้มาตรฐาน 2. ความรวดเร็วในการให้บริการ ทำให้ประชาชนที่เข้ามาใช้บริการมีความสะดวก รวดเร็วในการเข้ามารับบริการ 3. การกำหนดระยะเวลาของการตรวจสอบสภาพรถ การตรวจสอบสภาพรถยนต์ส่วนบุคคล แบ่งเป็นตรวจครั้งแรกก่อนการจดทะเบียน และตรวจครั้งที่ 2 เมื่อครบ 3 ปี และตรวจทุกๆ 2 ปี	1. การนำข้อมูลการตรวจสอบสภาพรถจัดทำเป็นรูปแบบ Electronic สามารถนำมาประยุกต์ใช้สำหรับตรวจสอบรถในกรณีที่ออกตรวจได้ 2. การกำหนดระยะเวลาตรวจสอบสภาพรถ สามารถนำมาเป็นข้อมูลในการพัฒนาปรับปรุงการตรวจสอบสภาพรถยนต์ของประเทศไทย ให้มีความปลอดภัยในการใช้งานบนท้องถนนมากยิ่งขึ้น 3. การกำหนดระยะเวลาของการตรวจสอบสภาพรถ หน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรทบทวนกฎ ระเบียบ เพื่อให้การตรวจสอบสภาพรถมีความพร้อม และมีความปลอดภัยในการใช้งานบนถนนหลวง

อ้างอิง: 1. Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism JAPAN
2. The National Agency for Automobile and Land Transport Technology JAPAN

ระบบการจ่ายไฟฟ้าสำหรับรถไฟ (Railway Electrification System)

จัดทำโดย : กลุ่มมาตรฐานระบบราง
สำนักงานโครงการพัฒนาระบบราง

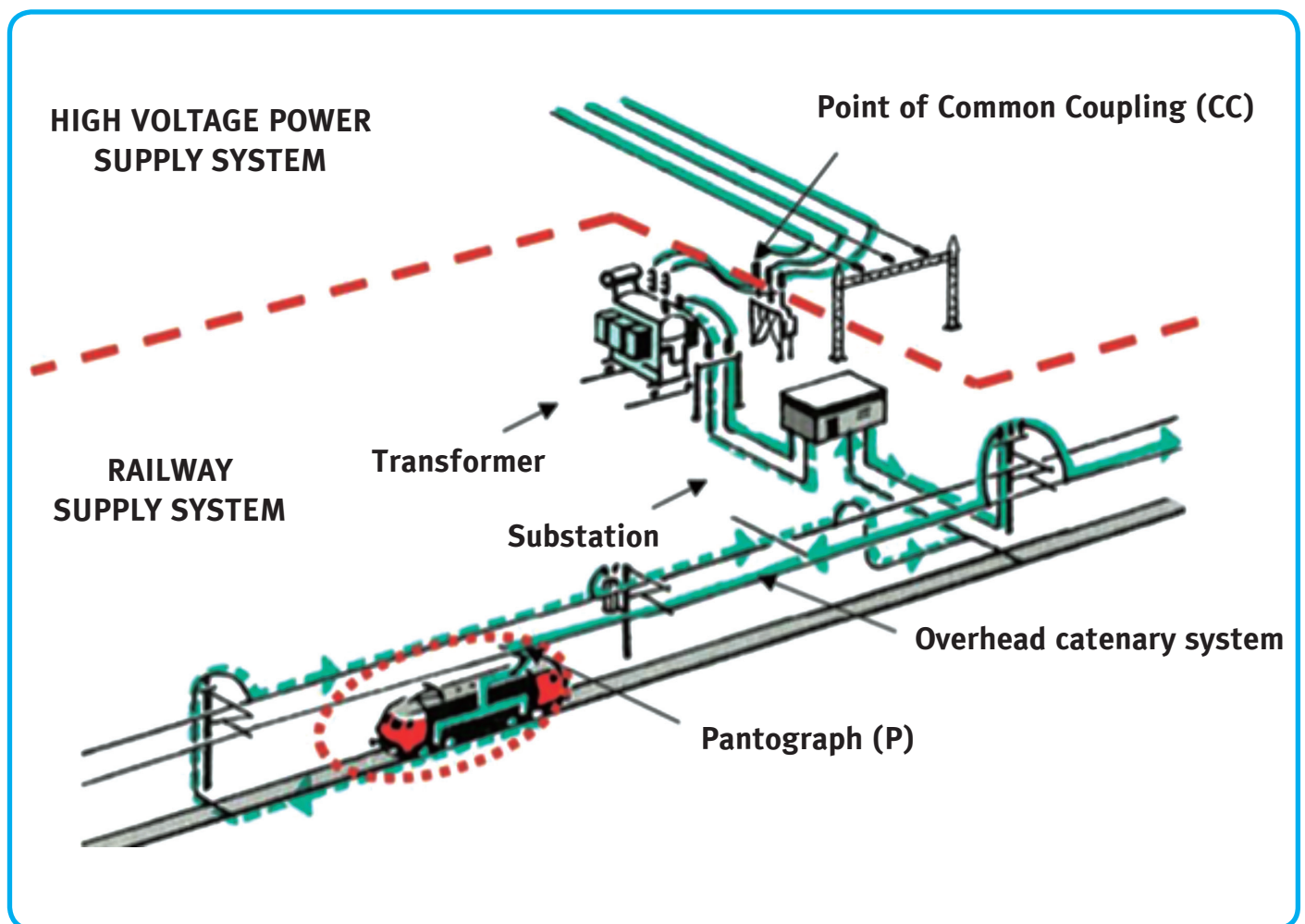
ระบบการจ่ายไฟฟ้าสำหรับรถไฟ คืออะไร

เป็นระบบการจ่ายพลังงานไฟฟ้าให้กับรถไฟหรือรถราง เพื่อให้สามารถทำงานได้โดยไม่ต้องมีเครื่องกำเนิดไฟฟ้าบนขบวนรถไฟ โดยข้อได้เปรียบของรถไฟที่ใช้พลังงานไฟฟ้า คือ สามารถเดินรถในระยะทางที่ยาวได้ โดยไม่ต้องเติมเชื้อเพลิง ลดค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาในระยะยาว มีค่าอัตราส่วนกำลังต่อน้ำหนักที่สูงกว่าการใช้พลังงานจากเชื้อเพลิงดีเซล แต่มีข้อเสียตรงที่จะต้องใช้งบลงทุนที่สูงในการติดตั้งระบบจ่ายไฟฟ้าสำหรับรถไฟ โดยมีรูปแบบระบบจ่ายไฟฟ้า 2 แบบ คือ (1) แบบระบบจ่ายไฟฟ้าเหนือพื้นดิน และ (2) แบบระบบจ่ายไฟฟ้ารางที่สาม ซึ่งในปัจจุบันประเทศไทยมีรถไฟที่ให้บริการแล้ว ได้แก่ ระบบรถไฟ BTS ระบบรถไฟ MRT (สายสีน้ำเงินและสายสีม่วง) และระบบรถไฟ Airport Rail Link โดยระบบการจ่ายไฟฟ้าให้กับรถไฟในประเทศไทย มีดังนี้

ระบบรถไฟ	ระบบจ่ายไฟฟ้า	แรงดันไฟฟ้า
BTS	รางที่สาม	750 โวลต์ กระแสตรง
MRT	รางที่สาม	750 โวลต์ กระแสตรง
Airport Rail Link	เหนือพื้นดิน	25,000 โวลต์ กระแสสลับ 50 เฮิรตซ์

ระบบจ่ายไฟฟ้าเหนือพื้นดิน (Overhead Catenary System: OSC)

ระบบนี้จะจ่ายพลังงานไฟฟ้าให้แก่ตัวรถผ่านสายไฟฟ้าที่อยู่บนเสาไฟฟ้าที่ตั้งคู่ขนานไปกับทางรถไฟกระแสไฟฟ้าจะไหลผ่านขารับกระแสไฟฟ้าที่ติดตั้งอยู่ด้านบนตัวรถไฟที่เรียกว่า **“แขนรับไฟ”** เข้าสู่ระบบขับเคลื่อนขบวนรถ เพื่อให้ครบวงจรไฟฟ้า กระแสไฟฟ้าจะไหลผ่านรางรถไฟที่อาจมีการวางสายทองแดงตีคู่ไปกับรางด้วย (Return Wire) เพื่อเสริมความปลอดภัยและรางที่ไม่ได้ใช้เป็นส่วนกลับของกระแสจะมีการต่อสายดิน เพื่อความปลอดภัย ระบบจ่ายไฟฟ้าเหนือศีรษะมักต่อเข้ากับระบบไฟฟ้าแรงสูง เพื่อลดการสูญเสียจากการส่งไฟฟ้าเป็นระยะทางไกลๆ การจ่ายไฟฟ้าด้วยวิธีเหนือพื้นดินมีข้อดีคือ บำรุงทางได้ง่ายโดยไม่ต้องกังวลกับการเหยียบบราวจ่ายไฟฟ้าที่พื้นแต่มีข้อเสียคือ เป็นตัวจำกัดความสูงของขบวนรถนอกเหนือจากอุโมงค์จากระยะปลอดภัยที่จะติดตั้งเสาและสายไฟฟ้า



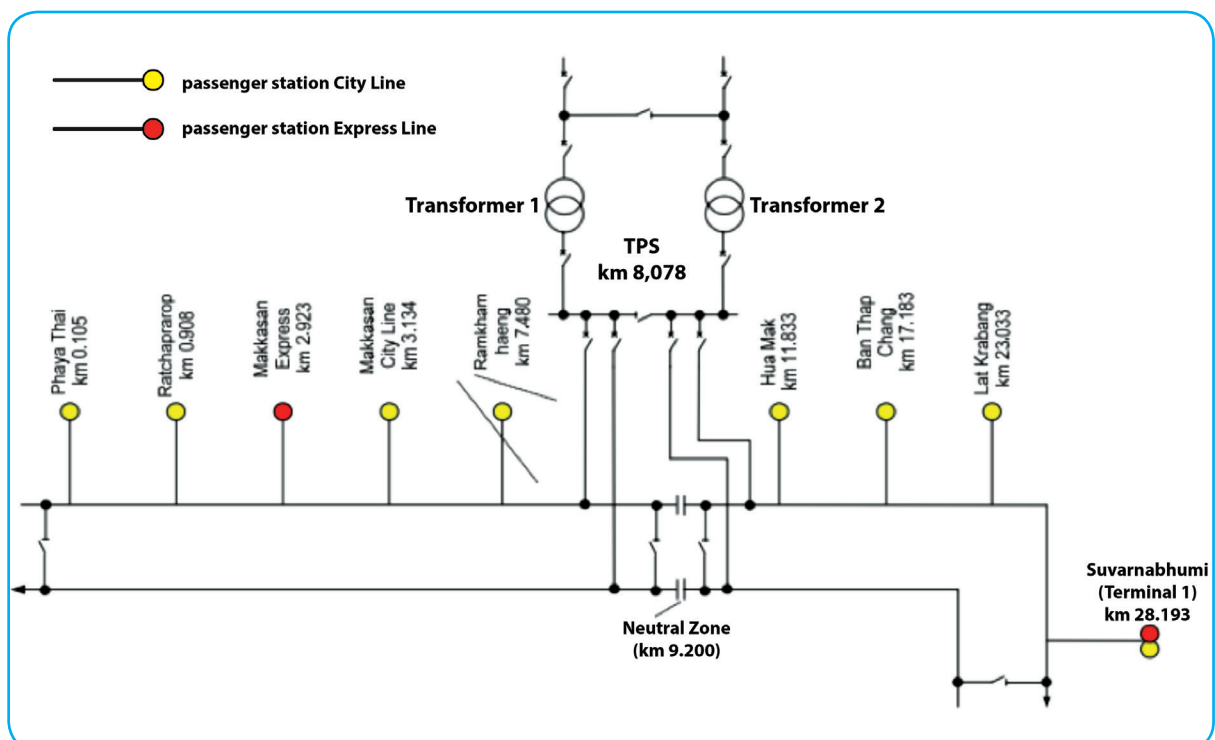
รูปที่ 1 ภาพรวมของระบบการจ่ายพลังงานแบบเหนือพื้นดิน

การจ่ายไฟแบบเหนือพื้นดินเหมาะสมกับระบบรถไฟที่ต้องการทำความเร็วตั้งแต่ 120 กิโลเมตร/ชั่วโมงขึ้นไป และเป็นระยะทางไกล โดยระบบนี้ต้องมีสถานีไฟฟ้าย่อยตั้งอยู่เป็นระยะๆ ตามแนวเส้นทางรถไฟ ซึ่งโดยปกติมีระยะห่าง 30 - 60 กิโลเมตร ต้นทุนค่าก่อสร้างสายส่งไฟฟ้าแรงดันสูง รวมถึงสถานีไฟฟ้าย่อยตามรายทางประมาณทุกๆ 50 กิโลเมตร อยู่ระหว่างประมาณ 30 - 50 ล้านบาทต่อกิโลเมตร



รูปที่ 2 รถไฟฟ้าแอร์พอร์ตเรลลิงก์ที่รับไฟฟ้าจากระบบจ่ายไฟฟ้าเหนือพื้นดิน

ตัวอย่างระบบจ่ายพลังงานไฟฟ้าแบบเหนือพื้นดินของรถไฟฟ้าแอร์พอร์ตเรลลิงก์ สุวรรณภูมิ จะรับไฟฟ้า 69,000 โวลต์ 2 วงจร จากการไฟฟ้านครหลวง เข้ามาที่สถานี ณ กิโลเมตรที่ 8.078 และจะแปลงเป็นไฟฟ้า 1 เฟส แรงดัน 25,000 โวลต์ กระแสสลับ 50 เฮิรตซ์ 2 วงจร โดยวงจรแรกป้อนให้กับเส้นทางเดินรถฝั่งตะวันตก เป็นระยะทาง 7.97 กิโลเมตร และวงจรที่ 2 ป้อนให้กับเส้นทางเดินรถฝั่งตะวันออก เป็นระยะทาง 20.12 กิโลเมตร



รูปที่ 3 ระบบการจ่ายพลังงานไฟฟ้าในการเดินรถของรถไฟฟ้าแอร์พอร์ตเรลลิงก์

ระบบจ่ายไฟฟ้ารางที่สาม (Third rail)

ระบบนี้จะจ่ายพลังงานไฟฟ้าให้แก่ตัวรถผ่านรางตัวนำลักษณะกึ่งแข็งกึ่งเหลวอยู่ด้านข้างหรือระหว่างรางวิ่งของรถไฟผ่านตัวรับกระแส (Current Collector) ที่ติดตั้งอยู่ที่โบกี้รถไฟ และใช้รางวิ่งเป็นตัวรับกระแสย้อนกลับ ซึ่งรางวิ่งนี้จะต้องมีการวางบนฉนวนเพื่อป้องกันกระแสรั่วไหลอันจะทำให้เกิดการผุกร่อนของโครงสร้างได้

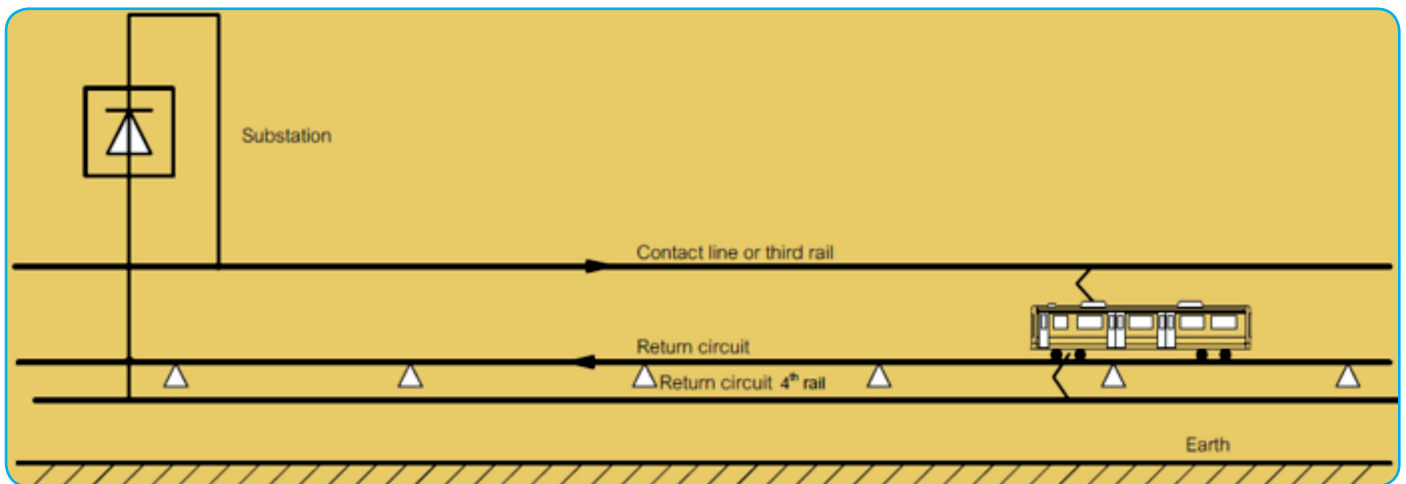


รางที่สาม

รางวิ่ง

รูปที่ 4 รางที่สาม

โดยทั่วไประบบจ่ายไฟฟ้างกล่าวจะจ่ายไฟฟ้ากระแสตรง และมักจะถูกใช้ในระบบขนส่งมวลชนภายในเมืองที่เป็นระบบปิด เหมาะสมกับระบบรถไฟฟ้าที่ต้องการทำความเร็วไม่เกิน 160 กิโลเมตร/ชั่วโมง เช่น ระบบรถไฟฟ้ากรุงเทพมหานคร ใช้ไฟ 750 โวลต์กระแสตรง โดยระบบนี้ต้องมีสถานีไฟฟ้าย่อยตั้งอยู่เป็นระยะๆ ตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้า ซึ่งโดยปกติมีระยะห่าง 3 - 10 กิโลเมตร ขึ้นกับจำนวนรถไฟในระบบ

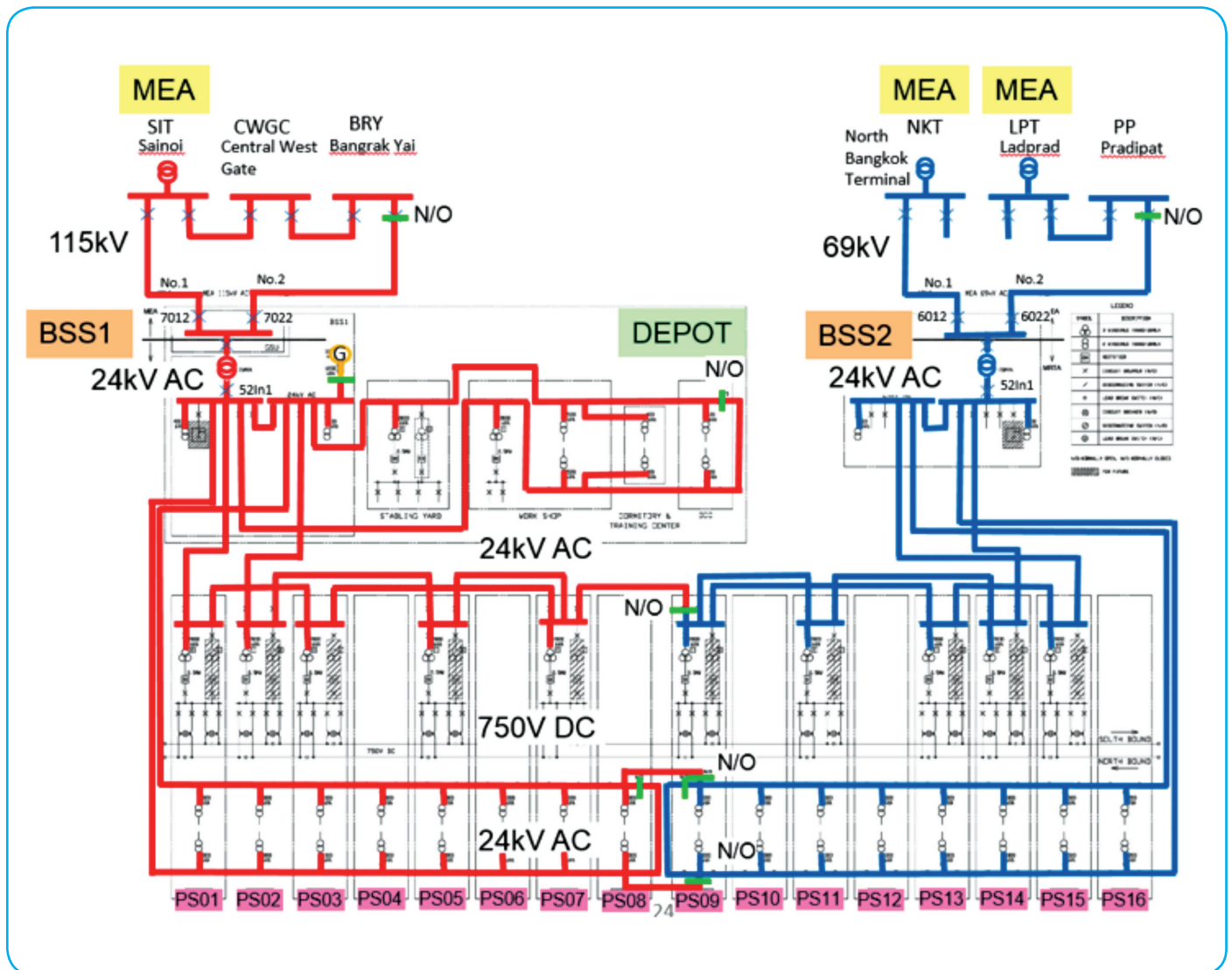


รูปที่ 5 รูปแบบการต่อระบบการจ่ายพลังงานแบบรางที่สาม



รูปที่ 6 รถไฟฟ้า MRT สายสีม่วงที่รับไฟฟ้าจากระบบจ่ายไฟฟ้ารางที่สามพลังงานแบบรางที่สาม

ตัวอย่างการจ่ายพลังงานไฟฟ้าแบบรางที่สามของรถไฟฟ้า MRT สายสีม่วง โดยระบบจะเริ่มจากการรับไฟฟ้าจากการไฟฟ้านครหลวง 2 แหล่ง ระดับแรงดัน 115,000 โวลต์ และ 69,000 โวลต์ เข้าสู่สถานีไฟฟ้าย่อยประธาน (Bulk Substation) และแปลงเป็นระดับแรงดันไฟฟ้า 24,000 โวลต์ กระแสสลับ 50 เฮิรตซ์ ซึ่งจะจ่ายต่อไปที่ สถานีไฟฟ้าขับเคลื่อน (Traction Substation) เพื่อแปลงไฟฟ้ากระแสสลับ 24,000 โวลต์ เป็นไฟฟ้ากระแสตรง 750 โวลต์ สำหรับใช้ในการขับเคลื่อนรถไฟฟ้าต่อไป



รูปที่ 7 ระบบการจ่ายพลังงานไฟฟ้าแบบรางที่สามของรถไฟฟ้า MRT สายสีม่วง

ในปัจจุบันพบว่ามาตรฐานงานด้านระบบไฟฟ้าที่นำมาใช้ออกแบบระบบการจ่ายไฟฟ้าสำหรับรถไฟในประเทศไทยมีหลากหลาย ทั้งมาตรฐานระดับนานาชาติและมาตรฐานระดับชาติ เช่น มาตรฐาน IEC (International Electrotechnical Commission) ของนานาชาติ มาตรฐาน DIN (German Industrial Standard) ของประเทศเยอรมัน และ มาตรฐาน JIS (Japanese Industrial Standard) ของประเทศญี่ปุ่น เป็นต้น ดังนั้นสิ่งที่ประเทศไทยที่ต้องดำเนินการต่อไปในเรื่องระบบการจ่ายไฟฟ้าสำหรับรถไฟ คือ ต้องพัฒนามาตรฐานงานด้านระบบไฟฟ้าของระบบรางสำหรับประเทศไทย เพื่อให้มีระเบียบข้อบังคับ มาตรฐาน และคู่มือสำหรับงานด้านระบบไฟฟ้าสำหรับรถไฟ เพื่อให้มั่นใจได้ว่าระบบการจ่ายไฟฟ้าสำหรับรถไฟของประเทศไทยจะมีความมั่นคงและความปลอดภัยให้แก่ระบบผู้ปฏิบัติงานและผู้ใช้บริการรถไฟทุกคน



ตัวเลือกสู่การเข้าถึงระบบ การขนส่งสาธารณะในเมืองกรุง

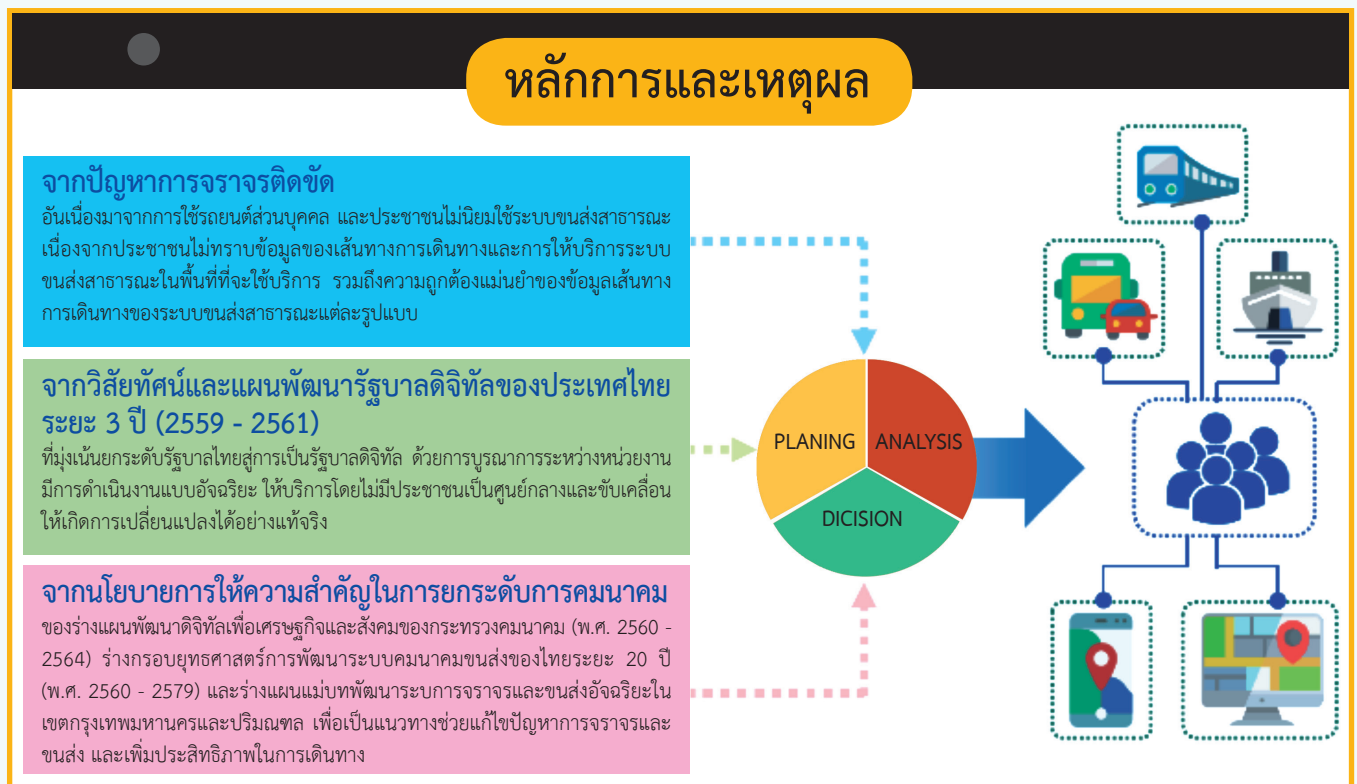


สภาพปัญหาการจราจรติดขัดในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลที่เพิ่มขึ้น โดยเฉพาะในช่วงเวลาเร่งด่วน จากผลสำรวจความเร็วเฉลี่ยในช่วงเวลาเร่งด่วนของกรุงเทพฯ ชั้นใน ชั้นกลาง และชั้นนอก มีค่าเฉลี่ยเป็น 15 กม./ชม. 26 กม./ชม. และ 31 กม./ชม. ตามลำดับ สาเหตุหนึ่งอันเนื่องมาจากการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลเพิ่มขึ้น ทุกปี และประชาชนไม่นิยมใช้ระบบขนส่งสาธารณะ โดยพบว่าสัดส่วนการเดินทางของประชาชนในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑลที่ใช้รถยนต์ส่วนบุคคลคิดเป็นร้อยละ 67.77 และใช้ระบบขนส่งสาธารณะเพียงร้อยละ 32.23 ซึ่งปัญหาสำคัญประการหนึ่งที่ประชาชนไม่นิยมใช้ระบบขนส่งสาธารณะ เนื่องจากประชาชนไม่ทราบข้อมูลของ เส้นทาง การเดินทาง และการให้บริการในพื้นที่ที่จะใช้บริการ รวมถึงความถูกต้องแม่นยำของข้อมูลเส้นทางของ ระบบขนส่งสาธารณะแต่ละรูปแบบ

แผนพัฒนารัฐบาลดิจิทัลของประเทศไทยระยะ 3 ปี (พ.ศ. 2559 - 2561) มีวิสัยทัศน์ในการนำรัฐบาลไทย ยกระดับสู่การเป็นรัฐบาลดิจิทัล ที่มีการบูรณาการระหว่างหน่วยงาน มีการดำเนินงานแบบอัจฉริยะ ให้บริการ โดยมีประชาชนเป็นศูนย์กลางและขับเคลื่อนให้เกิดการเปลี่ยนแปลงได้อย่างแท้จริง อีกทั้งแผนพัฒนาดิจิทัล เพื่อเศรษฐกิจและสังคมของกระทรวงคมนาคม (พ.ศ. 2560 - 2564) ที่มีวิสัยทัศน์ในการยกระดับคมนาคมไทย สู่ยุคคมนาคมดิจิทัล โดยมุ่งสร้างสรรค์พัฒนานวัตกรรมบนพื้นฐานดิจิทัลเพื่อยกระดับภารกิจด้านคมนาคม ให้ขับเคลื่อนได้อย่างมีประสิทธิภาพและมีการบริหารจัดการที่ดีของภาครัฐอย่างยั่งยืน นอกจากนี้ ร่างกรอบ ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580) ยุทธศาสตร์ที่ 1 ด้าน การบูรณาการระบบคมนาคมขนส่ง (Integrated Transport Systems) กำหนดให้มีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ด้านคมนาคมขนส่งและบริการโดยบูรณาการกับทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งในด้านการวางแผนและพัฒนา โครงสร้างพื้นฐาน เพื่อให้เกิดโครงข่ายคมนาคมขนส่งที่ครอบคลุมการขนส่งในเมืองและระหว่างเมืองที่มีการเชื่อมโยง

(การเชื่อมต่อระหว่างรูปแบบการขนส่งต่างๆ ในกรุงเทพฯ ปริมณฑล และเมืองหลักภูมิภาค) โดยมีแผนงานพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในกรุงเทพฯ ปริมณฑล และเมืองภูมิภาค เพื่อส่งเสริมความคล่องตัว ในการเดินทาง และขนส่ง โดยการส่งเสริมการใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมในการขนส่ง และในแผนแม่บทการพัฒนาระบบการจราจรและขนส่งอัจฉริยะในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ได้กำหนดให้นำระบบเทคโนโลยีอัจฉริยะมาช่วยในการแก้ไขปัญหาการจราจรและขนส่ง เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการเดินทาง มุ่งสู่วิสัยทัศน์ Thailand Smart Transport

จากเหตุผลและนโยบายข้างต้น สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กระทรวงคมนาคม ในฐานะหน่วยงานเสนอแนะนโยบายด้านการขนส่งและจราจร ได้เห็นความสำคัญของการบูรณาการข้อมูลด้านการเดินทางและความจำเป็นในการเผยแพร่ระบบข้อมูลการขนส่งสาธารณะที่เกี่ยวข้องกันทั้งทางบก ทางราง และทางน้ำ เพื่อให้สามารถวางแผนการเดินทางได้อย่างถูกต้องและเหมาะสม ช่วยลดเวลาและค่าใช้จ่าย รวมถึงสนับสนุนการเดินทางในลักษณะเชื่อมโยงกันเป็นเครือข่ายระบบการขนส่งสาธารณะให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น จึงมีแนวคิดในการนำเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร (ICT) มาประยุกต์ใช้ให้เกิดความสะดวกในการเดินทางของประชาชนด้วยระบบขนส่งสาธารณะ



รูปที่ 1 หลักการและเหตุผล

โดยศึกษาและพัฒนาจัดทำแอปพลิเคชัน จากโครงการศึกษาระบบนำทางการเดินทางด้วยขนส่งสาธารณะภายในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล โดยใช้ชื่อว่า “นำทาง” (NAMTANG) โดยศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศการขนส่งและจราจร สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร ซึ่งมีวัตถุประสงค์เพื่อจัดทำฐานข้อมูลและแอปพลิเคชัน เพื่อใช้ในการเผยแพร่เส้นทางและการให้บริการของขนส่งสาธารณะ เพื่อเป็นข้อมูลในการวางแผนและตัดสินใจในการเลือกใช้ระบบขนส่งสาธารณะของหน่วยงานต่างๆ ที่มีความถูกต้อง เหมาะสม สะดวกและรวดเร็ว

วัตถุประสงค์ของโครงการ

จัดทำเว็บแอปพลิเคชัน และโมบายแอปพลิเคชัน

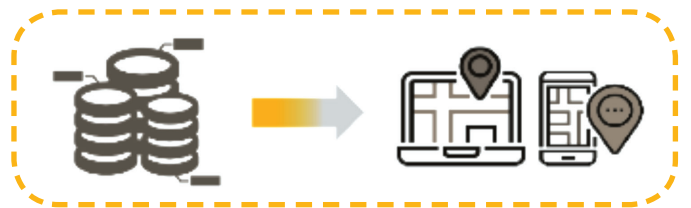
ในการเผยแพร่เส้นทางและการให้บริการของ
ขนส่งสาธารณะ เพื่อเป็นข้อมูลในการวางแผนและ
ตัดสินใจในการเลือกใช้เส้นทางและขนส่งสาธารณะ
ที่มีความถูกต้อง เหมาะสม สะดวกและรวดเร็ว

1

จัดทำฐานข้อมูล

จัดทำฐานข้อมูลเส้นทางระบบขนส่งสาธารณะและ
การให้บริการขนส่งสาธารณะของหน่วยงานต่างๆ
ในสังกัดกระทรวงคมนาคมเข้าไว้ในระบบเดียวกัน

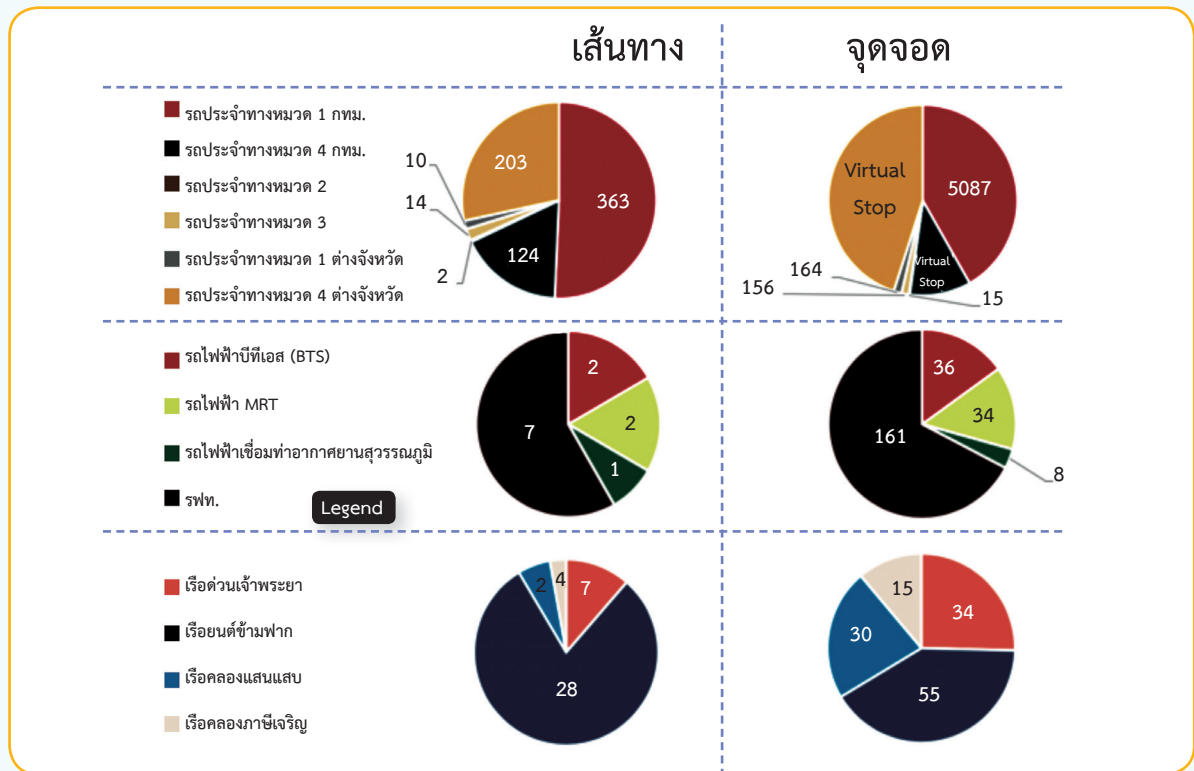
2



รูปที่ 2 วัตถุประสงค์ของโครงการ

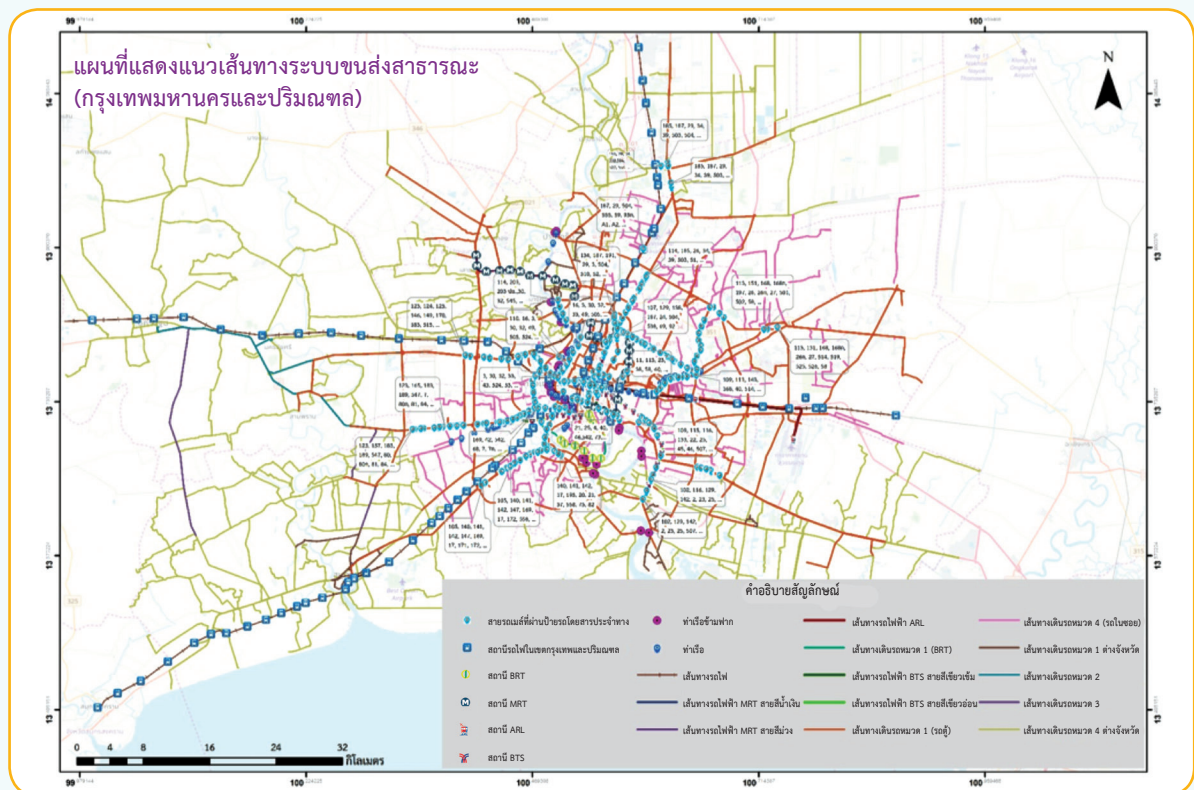
ขั้นตอนและกระบวนการดำเนินงานได้ทำการรวบรวมข้อมูลจากหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องทั้งในส่วน
ภาครัฐและภาคเอกชน ประกอบไปด้วยหน่วยงานต่างๆ ดังนี้ กรุงเทพมหานคร กรมการขนส่งทางบก องค์การ
ขนส่งมวลชนกรุงเทพ การรถไฟแห่งประเทศไทย การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย กรมเจ้าท่า มูลนิธิ
ศูนย์ข้อมูลจราจรอัจฉริยะไทย สถาบันวิทยุพิทักษ์สันติราษฎร์ สวพ. FM91 และหน่วยงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง ทั้งในส่วน
ของการเก็บข้อมูล การเข้าพื้นที่ในการสำรวจ การประยุกต์ใช้ GIS ในการพัฒนาฐานข้อมูล เป็นต้น

ทั้งนี้ การรวบรวมข้อมูลเส้นทาง ต้นทาง-ปลายทาง สถานีระหว่างทาง จุดจอดรถและข้อมูลที่เกี่ยวข้อง
กับระบบขนส่งสาธารณะทางถนน ทางราง และทางน้ำ ที่มีเส้นทางการให้บริการในเขตกรุงเทพมหานครและ
ปริมณฑล เพื่อใช้ในแอปพลิเคชัน มีรายละเอียดข้อมูลประกอบไปด้วย ข้อมูลเส้นทาง ต้นทาง - ปลายทาง สถานี
ระหว่างทาง จุดจอดรถ ข้อมูลที่เกี่ยวข้อง ตัวอย่างเช่น เวลาให้บริการ ราคาค่าโดยสาร การอำนวยความสะดวกให้
ผู้พิการและทุพพลภาพ เป็นต้น โดยครอบคลุมระบบขนส่งแบบประจำเส้นทาง (Fixed Route) ดังรูปที่ 3



รูปที่ 3 รายละเอียดการรวบรวมข้อมูลระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

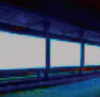
นอกจากนี้ยังวิเคราะห์ข้อมูลโครงข่ายขนส่งสาธารณะทางถนน ทางรางและทางน้ำที่ให้บริการในเขต กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ได้ตั้งแผนผังโครงข่ายรวมระบบการขนส่งสาธารณะทั้งหมด ดังรูปที่ 4



รูปที่ 4 แผนผังแสดงแนวเส้นทางระบบขนส่งสาธารณะกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

การเลือกใช้ มาตรฐานข้อมูล General Transport Feed Specification (GTFS) ซึ่งเป็นรูปแบบข้อมูล มาตรฐานที่ผู้ให้บริการระบบขนส่งสาธารณะทั่วโลกใช้จัดเก็บข้อมูล และนำเสนอข้อมูล เพื่อให้บุคคลทั่วไป นักพัฒนาโปรแกรมหรือแอปพลิเคชันนำไปใช้งาน รวมถึงใช้เป็นฐานข้อมูลสำหรับการแลกเปลี่ยนไปยังระบบ สารสนเทศอื่นๆ ซึ่งในปัจจุบัน Google Maps ได้ใช้มาตรฐาน GTFS เป็นมาตรฐานในการเผยแพร่ข้อมูลต่างๆ

โดยมาตรฐาน GTFS คือ รูปแบบของข้อมูลสำหรับจัดเก็บข้อมูลระบบขนส่งสาธารณะซึ่งมีการจัดเก็บ ข้อมูลการเดินทาง (Schedules) ผสานกับข้อมูลเชิงพื้นที่ (Geographic) ครอบคลุมองค์ประกอบหลักต่างๆ ของระบบขนส่งสาธารณะ โดยพัฒนาขึ้นโดยความร่วมมือของ Tri-country Metropolitan Transportation District of Oregon (TriMet) และ บริษัท Google, Inc. ในปี ค.ศ. 2005 เพื่อจัดเก็บข้อมูลองค์ประกอบที่จำเป็น ของระบบขนส่งสาธารณะให้มีความครบถ้วน โดยในช่วงแรกใช้ชื่อว่า Google Transit Feed Specification เนื่องจากเป็นรูปแบบข้อมูลที่ใช้ในการนำเข้าข้อมูลเข้าสู่ Google Maps เท่านั้น ต่อมาในปี ค.ศ. 2010 นักพัฒนา โปรแกรมของบริษัท Google, Inc. มีความต้องการให้รูปแบบ GTFS เป็นรูปแบบข้อมูลให้ผู้ให้บริการขนส่ง สาธารณะอื่นๆ สามารถนำไปใช้เป็นมาตรฐานข้อมูลต่อได้ จึงมีการปรับเปลี่ยนรูปแบบข้อมูลให้อยู่ในรูปแบบ Text file (.txt) แล้วนำมารวมเป็น ZIP file (.zip) เพื่ออำนวยความสะดวกที่หน่วยงานนำไปใช้งาน และสะดวกต่อ การแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างหน่วยงานด้วยเช่นกัน โดยทั่วไปมาตรฐานข้อมูล GTFS จะประกอบไปด้วยข้อมูล จำนวน 13 แฟ้มข้อมูล แบ่งเป็นข้อมูลองค์ประกอบระบบขนส่งสาธารณะจำนวน 12 แฟ้มข้อมูล และข้อมูล การให้บริการ (Feed info) จำนวน 1 แฟ้มข้อมูล

รายละเอียดฐานข้อมูลสำหรับจัดเก็บข้อมูลระบบขนส่งสาธารณะ (GTFS)				
ตัวอย่างข้อมูลตามมาตรฐาน GTFS				
				
เส้นทางเดินรถ	วันที่เปิดให้บริการ	ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง		
				
ผู้ให้บริการ	ตารางเวลาในการเดินทาง	จุดรับ-ส่งผู้โดยสาร		
ที่	ข้อมูล	แฟ้มข้อมูล	บังคับ	คำอธิบาย
1	ผู้ให้บริการ	agency.txt	✓	ผู้ให้บริการ
2	ป้ายหยุดรถเส้นทางเดินรถ	stops.txt	✓	ตำแหน่งที่ตั้งจุดรับ-ส่ง ผู้โดยสาร
3	เส้นทางเดินรถ	routes.txt	✓	เส้นทางรถให้บริการ
4	เที่ยวรถเดินรถ	trips.txt	✓	เที่ยวหรือรอบรถให้บริการ
5	เวลาหยุดรับ-ส่ง	stops_times.txt	✓	เวลาที่หยุดเพื่อรับ - ส่ง ณ สถานี / ป้ายหยุดรถ
6	วันที่ให้บริการ	calendar.txt	✓	วัน หรือ ช่วงเวลาที่เปิดให้บริการ
7	วันให้บริการ	calendar_dates.txt	✗	วัน หรือ ช่วงเวลาที่ปิดให้บริการ
8	ค่าโดยสาร	fare_attributes.txt	✗	อัตราค่าโดยสาร
9	เกณฑ์ค่าโดยสาร	fare_rules.txt	✗	เกณฑ์การคิดอัตราค่าโดยสาร
10	รูปร่างเส้นทางเดินรถ	shapes.txt	✗	รูปร่างเส้นทางเดินทาง
11	ความถี่	frequencies.txt	✗	ความถี่ของการให้บริการ
12	การเปลี่ยนถ่าย	transfers.txt	✗	การเปลี่ยนรูปแบบ / ยานพาหนะในการเดินทาง
13	ข้อมูลการให้บริการ	feed_info.txt	✗	ข้อมูลเพิ่มเติมอื่นๆ

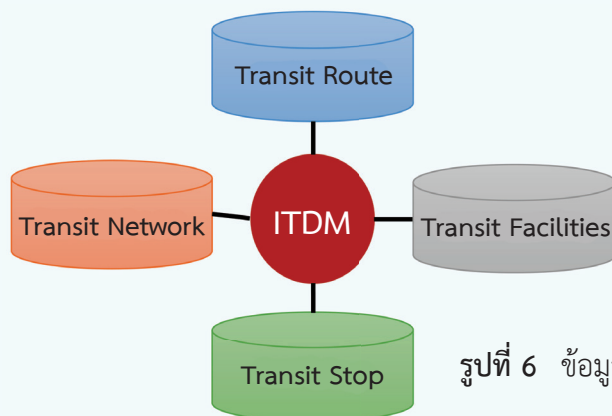
รูปที่ 5 รายละเอียดฐานข้อมูลสำหรับจัดเก็บข้อมูลระบบขนส่งสาธารณะ (GTFS)

ในส่วนของการจัดทำฐานข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับระบบขนส่งสาธารณะ เพื่อเป็นข้อมูลประกอบในการพัฒนาระบบ เรียกว่าข้อมูลและแบบจำลองการขนส่งและจราจร (ITDM) เป็นข้อมูลที่ได้จากการออกแบบ เก็บข้อมูล และวิเคราะห์ตรวจสอบจาก Cloud Sourcing Info เช่น Google, iTic, Land Scan หรือ Heat Map เป็นต้น ผลจากการสังเคราะห์ข้อมูลและแบบจำลองการขนส่งและจราจรในประเทศไทย ทำให้ได้ข้อมูลสมบูรณ์ สะท้อนสภาพความเป็นจริง จำเป็นต่อการกำหนดนโยบาย แผนการปฏิบัติการให้บริการ การให้ข้อมูลการเดินทางแก่ผู้ใช้

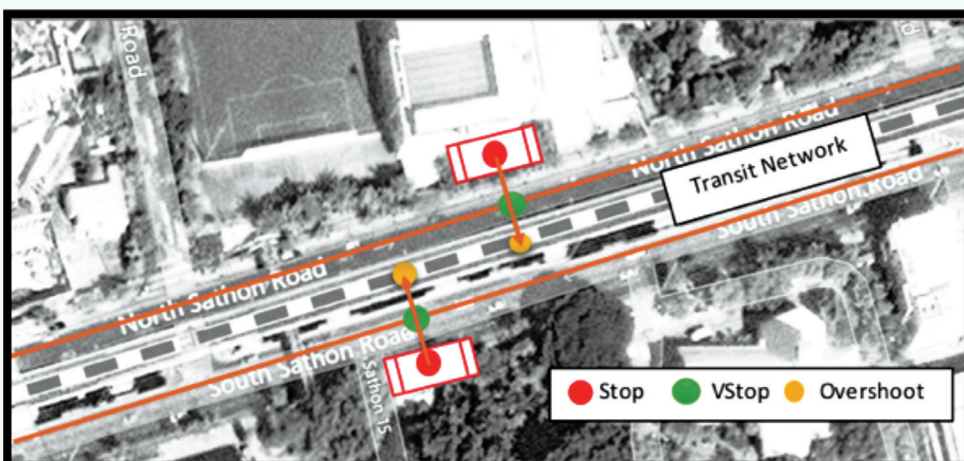
ระบบขนส่งสาธารณะที่กำลังเติบโตอย่างก้าวกระโดด และมีความซับซ้อน ปรับเปลี่ยนรูปแบบการให้บริการตลอดเวลา ITDM จึงจำเป็นต้องการประยุกต์ใช้ในด้านต่างๆ สำหรับภาครัฐ ภาคเอกชน ไปจนภาคประชาชน ผู้ใช้งานทั่วไป ประกอบด้วยข้อมูล 4 กลุ่ม (รูปที่ 6) มีรายละเอียด ดังต่อไปนี้

- กลุ่มข้อมูลโครงข่ายพื้นฐาน (Transit Network)
- กลุ่มข้อมูลเส้นทางการเดินระบบขนส่งจราจร (Transit Route)
- กลุ่มข้อมูลจุดจอด (Transit Stop)
- กลุ่มข้อมูลสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการเดินทาง (Transit Facilities)

ITDM สามารถที่จะยุบรวบรวมแผนที่ได้ (Map Conflation) ได้อย่างรวดเร็วและแม่นยำโดยใช้หลักการ Virtual Link เช่น ตำแหน่งจุดจอดรถประจำทางที่อยู่ห่างจากเส้นทางจะปรากฏบนโครงข่ายแผนที่ Virtual Stop แสดงดังรูปที่ 3 การพัฒนาโครงสร้างข้อมูลและการแก้ไขข้อมูล ITDM กำหนดให้มีลำดับขั้นการพัฒนา (Level) ของข้อมูลและโครงสร้างฐานข้อมูล ตลอดจนมีการใช้เครื่องมือหรือวิธีการติดตั้ง ได้แก่ Level-0 (ขั้นตอนการรวบรวมข้อมูลดิบเตรียมเข้าสู่ระบบ) Level-1 (ขั้นตอนการแปลงรูปแบบการจัดเก็บเข้าสู่ระบบ client-server ที่มีประสิทธิภาพ) และ Level-2 (ขั้นตอนนำออกข้อมูลออกจากระบบ เพื่อนำไปใช้งานโปรแกรมประยุกต์ข้ามระบบ) นอกจากนี้แล้ว ITDM เลือกใช้รหัสยี่ห้อ 9 หลัก โดยมีการกำหนดชื่อเรียกต่างๆ ในภาษาทางการ และท้องถิ่น เช่น ป้ายโดยสารรถประจำทาง ซึ่งรหัสยี่ห้อ 9 หลักมีความแม่นยำในการเรียกใช้งานในระบบสารสนเทศ อีกทั้งสามารถลดเพิ่มได้ โดยไม่กระทบต่อลำดับการเรียกใช้งานซึ่งในงานแต่ละส่วนงาน



รูปที่ 6 ข้อมูลและแบบจำลองการขนส่งและจราจร (ITDM)



รูปที่ 7 โครงข่ายแผนที่ Virtual Stop

สำหรับการพัฒนาระบบนำทางการเดินทางด้วยขนส่งสาธารณะภายในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล
มีองค์ประกอบของโปรแกรมที่สำคัญที่ใช้ในการพัฒนาดังรูปที่ 4 ดังต่อไปนี้

- ระบบนำทางการเดินทางด้วยขนส่งสาธารณะภายในกรุงเทพและปริมณฑล จัดเป็นระบบสารสนเทศแบบ Web Application และ Mobile Application กล่าวคือผู้ใช้งานสามารถใช้ระบบผ่านเว็บเบราว์เซอร์ (Web Browser) เช่น Chrome และ Firefox หรือโทรศัพท์มือถือ โดยการประมวลผลจะอยู่บนเครื่องแม่ข่าย (Web Server) โดยโปรแกรมที่เครื่องแม่ข่ายมีรายละเอียดขององค์ประกอบที่นำมาใช้พัฒนา ดังนี้

- PostgreSQL Database และ PostGIS Extension ทำหน้าที่เป็นระบบจัดการฐานข้อมูลและจัดการข้อมูลภูมิศาสตร์สารสนเทศ

- nginx Web Server ทำหน้าที่เป็นโปรแกรมแม่ข่ายเว็บสำหรับรับคำสั่งจากผู้ใช้ผ่านเว็บเบราว์เซอร์

- PHP Engine ทำหน้าที่เป็นระบบพื้นฐานเพื่อรองรับการทำงานของเว็บ

- Symfony CMF (Content Management Framework) ทำหน้าที่เป็นโปรแกรมบริหาร และแสดงข้อมูลภายในเว็บทั้งหมด รวมทั้งส่วนของการบริหารผู้ใช้งาน

- Java Runtime Environment ทำหน้าที่เป็นระบบพื้นฐานเพื่อรองรับงานประมวลผลข้อมูล

- Apache Tomcat ทำหน้าที่รับคำสั่งงานประมวลผลข้อมูล

- JasperReports Server ทำหน้าที่สร้างรายงานสำหรับจัดพิมพ์

- Ubuntu Linux ทำหน้าที่เป็นระบบปฏิบัติการของเครื่องแม่ข่าย

- องค์ประกอบต่างๆ จะถูกนำไปใช้ร่วมกันในการพัฒนาระบบ ซึ่งสามารถแบ่งออกเป็น 4 ส่วนหลักดังต่อไปนี้

- เว็บไซต์ จะใช้ HTML5, CSS3, Ajax และ Web Component เป็นพื้นฐานในการพัฒนาระบบ

- ฐานข้อมูล ใช้ฐานข้อมูลเพื่องานภูมิศาสตร์สารสนเทศโดยมีระบบสำเนาและสำรองข้อมูลเป็นประจำ

- รายงาน สามารถออกรายงานได้ทั้งแบบ PDF, Excel และ HTML เพื่องานพิมพ์ วิเคราะห์ และ

ดูผ่านเว็บเบราว์เซอร์ตามลำดับ

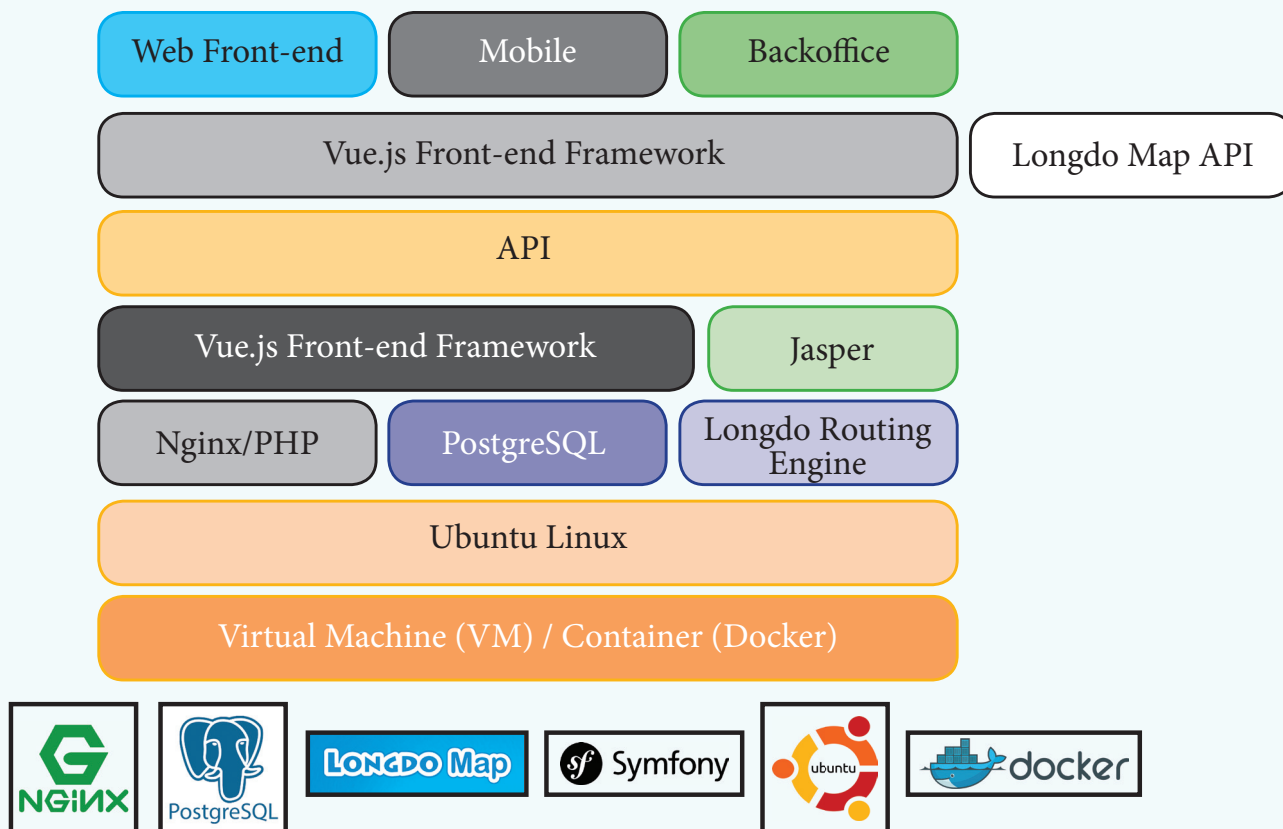
- แผนที่ ใช้ทั้งข้อมูลแผนที่ทั้งแบบ Raster และแบบ Vector ตามความเหมาะสมเพื่อความเร็วในการแสดงผล

- ระบบค้นหาเส้นทาง จะใช้ทั้งข้อมูลการเดินทางสาธารณะ และข้อมูลแผนที่พื้นฐานประกอบในการทำงาน เพื่อเชื่อมโยงการเดินทางหลายรูปแบบเข้าด้วยกัน (Multimodal Routing)

- แอปพลิเคชันโทรศัพท์มือถือสำหรับ iOS เลือกใช้ XCode และภาษา Swift เป็นเครื่องมือพัฒนาซอฟต์แวร์

- แอปพลิเคชันโทรศัพท์มือถือสำหรับ Android เลือกใช้ Android Studio และภาษา Java เป็นเครื่องมือพัฒนาซอฟต์แวร์

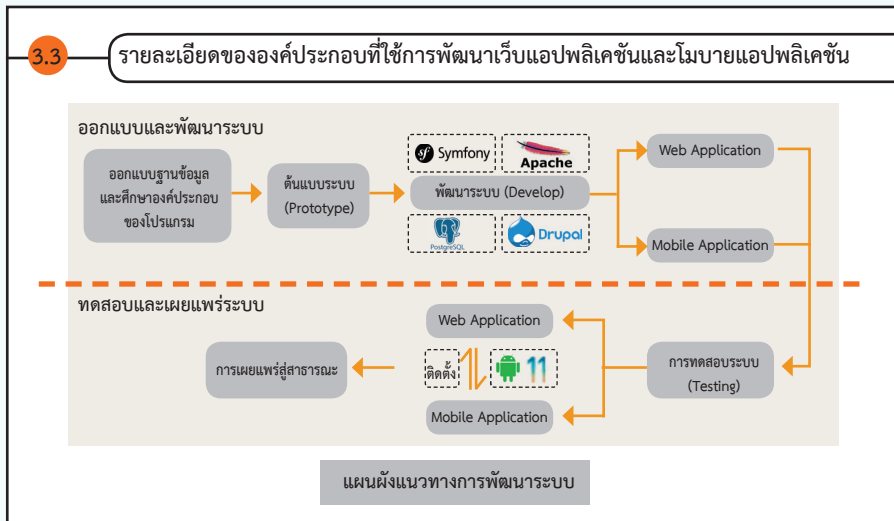
- ระบบเว็บแอปพลิเคชันทั้งส่วน Front - End และ Back - Office ทำงานบนสภาพแวดล้อมเสมือนโดยใช้ Container technology เช่น Docker



รูปที่ 8 องค์ประกอบของโปรแกรมที่ใช้ในการพัฒนาระบบนำทางการเดินทาง
ด้วยขนส่งสาธารณะภายในกรุงเทพฯ และปริมณฑล

การออกแบบและพัฒนาเว็บแอปพลิเคชัน (Web Application) และโมบายแอปพลิเคชัน (Mobile Application) เพื่อใช้ในการนำทางการเดินทางด้วยขนส่งสาธารณะ ที่ให้บริการในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล จะออกแบบระบบให้เหมาะสมกับการใช้งานบริหารจัดการข้อมูล และสามารถใช้งานได้ง่ายและสะดวก กล่าวคือ การใช้งานระบบดังกล่าวไม่จำเป็นต้องมีความรู้หรือทักษะทางด้านคอมพิวเตอร์ก็สามารถใช้งานได้ หรือ ถ้าต้องฝึกเรียนก็สามารถเรียนรู้ได้โดยใช้ระยะเวลาไม่นาน และสามารถเรียนรู้ได้จากคู่มือการใช้งานอย่างรวดเร็ว ทั้งนี้ ระบบนำทางการเดินทางด้วยขนส่งสาธารณะภายในกรุงเทพฯ และปริมณฑล ตามความต้องการของผู้ใช้งาน แสดงตัวอย่างดังรูปที่ 10 โดยมีรายละเอียดเบื้องต้น ดังนี้

- สามารถแสดงค้นหาป้ายตำแหน่งจุดจอดรถสาธารณะ
- การค้นหา สำหรับนำทาง สามารถค้นหาจุดเริ่มต้น จุดหมาย โดยระบบจะแสดงตัวเลือกวิธีเดินทาง พร้อมทั้งสามารถคำนวณเวลา ราคาหรือระยะทางได้
- แสดงรายละเอียดการนำทาง
- แผนที่แสดงตำแหน่งสถานที่ใกล้ที่สุด ระบบสามารถแสดงรายการสถานีที่ใกล้ที่สุด สายรถโดยสารประจำทางที่ผ่าน และเวลาที่ใช้ในการเดินทางไปยังสถานที่นั้นๆ



รูปที่ 9 องค์ประกอบของโปรแกรมที่ใช้ในการพัฒนาระบบนำทางการเดินทางด้วยขนส่งสาธารณะภายในกรุงเทพฯ และปริมณฑล



รูปที่ 10 ตัวอย่างหน้าจอแอปพลิเคชัน



10 อันดับที่เที่ยว สงกรานต์ขอดฮิตในประเทศไทย

วันสงกรานต์ ปี 2562 นี้ หากคุณผู้อ่านยังนึกไม่ออกว่าจะไปเล่นน้ำ
ดับร้อนหรือพักผ่อนกันที่ไหนดี ผมได้รวบรวมสถานที่เล่นน้ำสุดฮอตจากทั่วประเทศ
ทั้งเหนือ ใต้ ออก ตก มาเอาใจคุณผู้อ่านพาเพื่อนๆ และเดอะแก๊งไปเล่นน้ำให้
ชื่นฉ่ำหัวใจถ้วนหน้ากัน



1. ชื่องาน : ประเพณีสุดยอดสงกรานต์อีสาน เทศกาลดอกคูนเสียงแคน และถนนข้าวเหนียว

กำหนดการโดยประมาณ : 5-15 เมษายน 2562

สถานที่จัดงาน : บริเวณบึงแก่นนคร ถนนศรีจันทร์ จังหวัดขอนแก่น

รายละเอียดกิจกรรม : งานประเพณีสุดยอดสงกรานต์อีสาน เทศกาลดอกคูนเสียงแคน และถนนข้าวเหนียว “สนุก ปลอดภัย ไร้แอลกอฮอล์” โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นการอนุรักษ์สืบสานขนบธรรมเนียมประเพณี ศิลปวัฒนธรรม พื้นฟูวิถีอีสาน อันเป็นเอกลักษณ์ของท้องถิ่นให้สืบทอดต่อไป จนถึงรุ่นลูกหลาน และเป็นการส่งเสริมการท่องเที่ยวส่งเสริมอาชีพของประชาชนในท้องถิ่น ตลอดจนเป็นการเสริมสร้างความรักความสามัคคี ผูกมิตรไมตรีระหว่างคนในชุมชน ซึ่งมีแนวคิด คือเป็นการสร้างอัตลักษณ์ของเมืองสู่ฐานที่มั่นทางวัฒนธรรมร่วมสมัย โดยการนำเอกลักษณ์ของเมืองขอนแก่น คือ วัฒนธรรมเสียงแคน เหลืองอร่ามดอกคูนบาน มนต์เสน่ห์ความงามในวิถีชีวิตของคนขอนแก่น เชื่อมโยงกันด้วยสายน้ำที่ชุ่มเย็นผ่านการจัดงานสงกรานต์ การประกวดเกวียนบุปผชาติ พิธีรดน้ำผู้สูงอายุ กิจกรรมสงกรานต์ถนนข้าวเหนียว (บริเวณถนนศรีจันทร์) การสาธิตและจำหน่ายผลิตภัณฑ์ OTOP

สอบถามข้อมูลเพิ่มเติม : เทศบาลนครขอนแก่น โทรศัพท์ 0 4322 1202
ททท. สำนักงานขอนแก่น โทรศัพท์ 0 4324 4498-9

2. ชื่องาน : หาดใหญ่मितไนท์สงกรานต์ปี 2562 จังหวัดสงขลา

วันที่จัดงานโดยประมาณ : วันที่ 11-13 เมษายน 2562

สถานที่จัดงาน : บริเวณศาลาไทย แหลมสมิหลา อ.เมืองสงขลา จ.สงขลา

กิจกรรม : พิธีทำบุญตักบาตร ขบวนแห่พระพุทธรูปและสงฆ์ พิธีรดน้ำผู้สูงอายุ/ผู้สูงอายุ บริเวณศาลาไทย เล่นน้ำสงกรานต์

สอบถามข้อมูลเพิ่มเติม : เทศบาลนครหาดใหญ่ โทร. 0 7420 0041, สมาคมสมาพันธ์ธุรกิจการท่องเที่ยว จังหวัดสงขลา โทร. 0 7442 9696-7, ททท. สำนักงานหาดใหญ่ โทร. 0 7424 3747

3. ชื่องาน : ประเพณีสงกรานต์ ถนนข้าวปุ้นสงกรานต์แฟนชีวิตไทย รื่นรมย์บุญปีใหม่ ไทย - ลาว ประจำปี 2562

กำหนดการโดยประมาณ : 11 - 15 เมษายน 2562

สถานที่จัดงาน : ถนนข้าวปุ้น (หน้าด่านป่าไม้) เขตเทศบาลเมืองนครพนม และในเขตเทศบาลตำบลเรณูนคร จังหวัดนครพนม

รายละเอียดกิจกรรม : ร่วมพิธีทำบุญตักบาตรในวันขึ้นปีใหม่ไทยริมฝั่งโขง ก่อเจดีย์ทรายตบะพาย รดน้ำดำหัวผู้ใหญ่ อดสงพระธาตุประจำวันเกิดทั้ง 7 สนุกสนานกับการเล่นน้ำสงกรานต์บนถนนข้าวปุ้น ชิมข้าวปุ้น รสอร่อยเด็ดของนครพนม ชมการแข่งขันกีฬาพื้นบ้านสะบ้าทอย พร้อมร่วมทอดผ้าป่ามหาสงกรานต์ สืบสานวัฒนธรรมสองฝั่งโขงเชื่อมโยง 2 พระธาตุ (พระธาตุศรีโคตรบองและพระธาตุพนม) อ.เรณูนคร ไหว้พระรับศีล ตักบาตร สรงน้ำพระ

สอบถามข้อมูลเพิ่มเติม :

“กิจกรรมบนถนนวัฒนธรรม” การแสดงวัฒนธรรมและวิถีชีวิตของชาวภูเก็ต ขบวนแห่พระเจ้าองค์แสน ขบวนแห่นางสงกรานต์ การประกวดนางฟ้าจำแลง ชุมนววิถีชีวิต การแข่งขันชกมวยไทย เล่นน้ำแบบหนุ่มสาวเรณู ดูนก ชนช้าง เทศบาลเมืองนครพนม โทร. 0 4251 6159 เทศบาลตำบลเรณูนคร โทร. 0 4257 9239 ททท.นครพนม โทร. 0 4251 3490-1 สำนักงานท่องเที่ยวและกีฬาจังหวัดนครพนม โทรศัพท์ 0 4251 6337

4. ชื่องาน : งานประเพณีมหาสงกรานต์จังหวัดสุพรรณบุรี ปี 2562

กำหนดการโดยประมาณ : 12 - 14 เม.ย. 2562

สถานที่จัดงาน : ถนนฉนวนแก้ว (เขตเทศบาลเมืองสุพรรณบุรี) อำเภอเมือง จังหวัดสุพรรณบุรี

รายละเอียดกิจกรรม : ชมขบวนแห่รถสงกรานต์ การสงน้ำหลวงพ่อดำทองคำ การละเล่นสงกรานต์พื้นบ้าน การประกวดเทพีสงกรานต์ การประกวดร้องเพลงลูกทุ่ง การคัดสรรสุดยอดพ่อครัว-แม่ครัวหัวเห็ดเมืองสุพรรณ และการแสดงทางศิลปวัฒนธรรมจากสถาบันการศึกษาต่างๆ

สอบถามข้อมูลเพิ่มเติม : ททท. สำนักงานสุพรรณบุรี โทร. 0 3553 5789, 0 3553 6189, 0 3553 6030 0 3553 6030

5. ชื่องาน : งานเทศกาลมหาสงกรานต์แห่งนางดานเมืองนคร

วันที่จัดงานโดยประมาณ : วันที่ 12 - 15 เมษายน 2562

สถานที่จัดงาน : บริเวณวัดพระบรมธาตุ และบริเวณสวนศรีธรรมโศกราช สนามหน้าเมือง หอพระอิศวร หอพระนารายณ์ จังหวัดนครศรีธรรมราช

กิจกรรม : มหกรรมขนมพื้นบ้าน อาหารพื้นเมือง กิจกรรมนั่งรถชมเมือง เล่าเรื่องลึกรู้ การแสดงแสง สี เสียง ชุด “ศรีธรรมโศกราช” และพิธีแห่นางดานหนึ่งเดียวในสยาม

สอบถามข้อมูลเพิ่มเติม : เทศบาลเมือง นครศรีธรรมราช โทรศัพท์ 0 7534 2880-2 ททท. สำนักงานนครศรีธรรมราช โทรศัพท์ 0 7534 6515-6 โทรสาร 0 7534 6517

6. ชื่องาน : เทศกาล สงกรานต์ กรุงเทพมหานคร

วันที่จัดงานโดยประมาณ : วันที่ 12 - 15 เมษายน 2562

สถานที่จัดงาน : วัดพระเชตุพนวิมลมังคลาราม กรุงเทพมหานคร ตลอดถนนบริเวณ 9 พระอารามหลวง และพื้นที่รอบเกาะกรุงรัตนโกสินทร์ กรุงเทพมหานคร

รายละเอียดกิจกรรม : จำลองสงกรานต์ 4 ภาค (ภาคเหนือ ภาคกลาง ภาคอีสาน และภาคใต้) กิจกรรมสงน้ำพระ การสาธิตการทำอาหารพื้นบ้าน การแสดงทางวัฒนธรรม กิจกรรมไหว้พระ 9 วัดประจำรัชกาล และพระอารามหลวง 1. วัดพระศรีรัตนศาสดาราม 2. วัดพระเชตุพนวิมลมังคลาราม 3. วัดอรุณราชวราราม 4. วัดกัลยาณมิตร 5. วัดระฆังโฆสิตาราม 6. วัดสุทัศน์เทพวราราม

ราชมหารวิหาร 7. วัดบวรนิเวศราชวรมหาวิหาร 8. วัดสระเกศ 9. วัดชนะสงคราม
10. วัดราชโอรสารามราชวรวิหาร 11. วัดราชประดิษฐ์สถิตมหาสีมาราม 12. วัดราชบพิธ
สถิตมหาสีมาราม 13. วัดพระราม 9 กาญจนาภิเษก

กิจกรรมสงกรานต์รอบเกาะรัตนโกสินทร์ : ชุมชนบางลำพู ถนนข้าวสาร ถนนพระอาทิตย์ สวนสันติชัยปราการ
วิสุทธิกษัตริย์ กิจกรรมสงกรานต์ที่บ้านเกิด กิจกรรมสงกรานต์วิถีไทย

สอบถามข้อมูลเพิ่มเติม : ททท. สำนักงานกรุงเทพฯ โทรศัพท์ 0 2250 5500 โทรสาร 0 2250 5511

เว็บไซต์ : <http://www.tourismthailand.org>

7. ชื่องาน : Songkran On The Beach จังหวัดภูเก็ต

วันที่จัดงานโดยประมาณ : วันที่ 13 - 15 เมษายน 2562

สถานที่จัดงาน : บริเวณสวนสาธารณะโลมา และเดอะพอร์ต ศูนย์การค้าจังซีลอน หาดป่าตอง จังหวัดภูเก็ต

กิจกรรม : ขบวนแห่พระพุทธรูปหิรัญคิรพหุหาดป่าตอง การรดน้ำขอพรผู้สูงอายุ การแสดงทางวัฒนธรรม
และการละเล่นแบบไทย การเล่นน้ำสงกรานต์หาดป่าตอง

สอบถามข้อมูลเพิ่มเติม : ททท. สำนักงานภูเก็ต โทรศัพท์ 0 7621 1036 , 0 7621 2213 โทรสาร 0 7621 3582

8. ชื่องาน : ประเพณีก่อพระทรายวันไหลบางแสน

กำหนดการโดยประมาณ : 16 - 17 เมษายน 2562

สถานที่จัดงาน : บริเวณชายหาดบางแสน อำเภอเมือง จังหวัดชลบุรี

รายละเอียดกิจกรรม : ทำบุญตักบาตร สรงน้ำพระ ประพรมพระทราย การแข่งขันการละเล่นพื้นบ้าน เล่นน้ำ
สงกรานต์วันไหล ตลอดจนการแข่งขันกีฬาพื้นบ้าน เช่น การแข่งขันชักเย่อ, การแข่งขัน
กินข้าวหลาม, การแข่งขันแกะหอยนางรม, การแข่งขันวิ่งเปี้ยว และการแข่งขันตะกร้อ
ลอดห่วง

สอบถามข้อมูลเพิ่มเติม : เทศบาลเมืองแสนสุข โทรศัพท์ 0 3819 3523 ททท. สำนักงานพัทยา
โทรศัพท์ 0 3842 7667, 0 3842 8750, 0 3842 3990

9. ชื่องาน : งานประเพณีวันไหลพัทยา-นาเกลือ

กำหนดการโดยประมาณ : 18 - 19 เมษายน 2562

สถานที่จัดงาน : สวนสาธารณะลานโพธิ์ นาเกลือ และชายหาดเมืองพัทยา จังหวัดชลบุรี

รายละเอียดกิจกรรม : ทำบุญตักบาตรข้าวสารอาหารแห้ง สรงน้ำพระ รดน้ำขอพรผู้ใหญ่ การก่อเจดีย์ทราย
การแสดงศิลปวัฒนธรรมต่างๆ ประเพณีกองข้าว นาเกลือ การประกวดนางสงกรานต์
และเล่นน้ำสงกรานต์บรรยากาศชายทะเล

สอบถามข้อมูลเพิ่มเติม : ศาลาว่าการเมืองพัทยา โทรศัพท์ 0 3825 3231 ททท. สำนักงานพัทยา
โทรศัพท์ 0 3842 7667, 0 3842 8750, 0 3842 3990



10. ชื่องาน : งานประเพณีสงกรานต์พระประแดง จังหวัดสมุทรปราการ

วันที่จัดงานโดยประมาณ : วันที่ 21 - 23 เมษายน 2562

สถานที่จัดงาน : บริเวณหน้าที่ว่าการอำเภอพระประแดง จังหวัดสมุทรปราการ

กิจกรรม : ขบวนแห่นางสงกรานต์ ขบวนรถบุปผาชาติ ขบวนสาวงาม-หนุ่มลอยชาย ที่ยังคงรักษาประเพณีเก่าๆ, ขบวนแห่ธงสรงตะขบ, การละเล่นพื้นบ้านตามวัฒนธรรมชาวรามัญแต่ดั้งเดิม (การละเล่นสะบ้า), ประเพณีการกวนกาละแม (กวันฮะกอ)

สอบถามข้อมูลเพิ่มเติม : ที่ว่าการอำเภอพระประแดง โทรศัพท์ 02463 4891 ต่อ 129-130, ททท.สำนักงานกรุงเทพฯ โทรศัพท์ 0 2250 5500 โทรสาร 0 2250 5511

ที่มา : <https://www.sanook.com/travel/1265150/>



สรุปอัตราความเร็วเฉลี่ยของรถยนต์ ในเขตกรุงเทพมหานคร ในปี พ.ศ. 2561

1. ข้อเท็จจริง

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ได้ติดตามสภาพการจราจรในพื้นที่กรุงเทพมหานคร ต่อเนื่องเป็นประจำทุกปี โดยทำการสำรวจอัตราความเร็วเฉลี่ยของรถยนต์ส่วนบุคคลของแต่ละปี เพื่อเป็นข้อมูลเปรียบเทียบสภาพจราจร รวมทั้งประเมินผลการแก้ไขปัญหาการจราจรในช่วงที่ผ่านมา

2. ผลการสำรวจ

2.1 สำหรับ ปี พ.ศ. 2561 นี้ สนข. ได้ทำการสำรวจอัตราความเร็วเฉลี่ยของรถยนต์ส่วนบุคคลในช่วงระหว่างเดือน มิถุนายน - กันยายน โดยวิธีบันทึกหมายเลขป้ายทะเบียนรถยนต์ (License Plate Method) บนถนนสายหลักต่างๆ ในเขตกรุงเทพมหานคร รวม 6 เขตพื้นที่ ดังนี้

- 2.1.1 **กลุ่มด้านทิศเหนือ** ประกอบด้วย ถนนพหลโยธิน ถนนวิภาวดีรังสิต ถนนประชาชื่น และถนนพระรามที่ 5
- 2.1.2 **กลุ่มด้านทิศใต้** ประกอบด้วย ถนนสมเด็จพระเจ้าตากสิน ถนนกรุงธนบุรี ถนนมไหสวรรย์ และถนนเจริญกรุง
- 2.1.3 **กลุ่มด้านทิศตะวันออก** ประกอบด้วย ถนนพระราม 9 ถนนเพชรบุรี ถนนสุขุมวิท ถนนพระรามที่ 4 และถนนลาดพร้าว
- 2.1.4 **กลุ่มด้านทิศตะวันตก** ประกอบด้วย ถนนสิรินธร ถนนบรมราชชนนี ถนนราชวิถี ถนนเพชรเกษม และถนนสมเด็จพระปิ่นเกล้า
- 2.1.5 **พื้นที่ภายในวงแหวนชั้นใน** ประกอบด้วย ถนนราชวิถี ถนนพญาไท ถนนพระรามที่ 5 ถนนพระรามที่ 4 ถนนราชดำเนินกลาง ถนนโอศก-ดินแดง ถนนเพชรบุรี ถนนสุขุมวิท ถนนเพลินจิต และถนนพระรามที่ 1
- 2.1.6 **กลุ่มถนนวงแหวนชั้นใน** ประกอบด้วย ถนนรัชดาภิเษก ถนนพระรามที่ 3 ถนนมไหสวรรย์ และถนนจรัญสนิทวงศ์ ในการสำรวจถนนวงแหวนชั้นในกำหนดให้การจราจรในทิศตามเข็มนาฬิกาเป็นทิศทางเข้าเมือง และการจราจรในทิศทวนเข็มนาฬิกาเป็นทิศทางออกเมือง

2.2 สรุปผลการเปรียบเทียบข้อมูลจากการสำรวจอัตราความเร็วเฉลี่ยของรถยนต์ส่วนบุคคล ระหว่างช่วงเดือนมิถุนายน - กันยายน 2560 กับ เดือนมิถุนายน - กันยายน 2561 ในกลุ่มพื้นที่แต่ละทิศทาง ทั้งในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้าและเย็นปรากฏตามตารางด้านล่าง และแผนผังแสดงอัตราความเร็วเฉลี่ยของรถยนต์ส่วนบุคคล

พื้นที่ กทม.	เวลาเร่งด่วนเช้า (ขาเข้าเมือง) (กม./ชม.)		เปลี่ยนแปลง		เวลาเร่งด่วนเย็น (ขาออกเมือง) (กม./ชม.)		เปลี่ยนแปลง	
	มิ.ย.-ก.ย. 2560	มิ.ย.-ก.ย. 2561	กม./ชม.	ร้อยละ	มิ.ย.-ก.ย. 2560	มิ.ย.-ก.ย. 2561	กม./ชม.	ร้อยละ
ด้านทิศเหนือ	17.2	17.0	-0.2	-1.2	17.5	18.1	0.6	3.4
ด้านทิศใต้	11.3	12.8	1.5	13.3	31.8	32.0	0.2	0.6
ด้านทิศตะวันออก	14.3	13.7	-0.6	-4.2	16.2	16.9	0.7	4.3
ด้านทิศตะวันตก	17.1	17.7	0.6	3.5	27.9	25.6	-2.3	-6.5
พื้นที่ภายในถนน วงแหวนชั้นใน	14.8	15.9	1.1	7.4	15.7	15.6	-0.1	-0.6
สรุปเฉลี่ย	15.0	15.4	0.4	2.7	21.8	21.7	-0.1	-0.5
เฉพาะบนถนน วงแหวนชั้นใน	29.1	28.9	-0.2	-0.7	28.1	28.8	0.7	2.5



ถนนลื่น รถไถล

บังคับรถอย่างไรให้ปลอดภัย

ก็ครั้งแล้วที่คุณเห็นข่าวอุบัติเหตุร้ายแรงเกิดขึ้นเพราะฝนตกถนนลื่น ไหนจะ รถไถล รถเหินน้ำ สารพัด...ผมบอกเลยน่าเป็นห่วงครับ เพราะอุบัติเหตุทั้งหมดนี้จะไม่เกิดขึ้น หากผู้ขับรถทุกท่านขับรถอย่างระมัดระวัง และเรียนรู้วิธีขับรถบนถนนเปียกลื่นอย่างถูกวิธี ดังนั้นวันนี้พี่หมีจึงหยิบเอาเรื่องการบังคับรถบนถนนลื่น บังคับยังไงไม่ให้รถไถล มาให้ทุกคนได้อ่าน รับรองมีประโยชน์แน่นอนในช่วงหน้าฝนแบบนี้ ตามมาอ่านกันเลยครับ

เจอนถนนเปียก ควรจะขับอย่างไรดี

1. ใช้เกียร์สูงกว่าปกติขณะขับ

เมื่อเห็นว่าถนนเปียกหรือมีโคลนเยอะ ควรออกตัวด้วยการใช้เกียร์สูงกว่าปกติ เช่น ออกตัวด้วยเกียร์ 2 แทนที่จะเป็นเกียร์ 1 ตามปกติ หรือระหว่างขับอาจปรับเกียร์ประมาณระดับ 3 - 4 ครบ เพื่อให้ล้อมีแรงบิดน้อย ลดการลื่นไถล และเป็นการถนอมยางด้วยนั่นเองครับ



2. ลดความเร็วในการขับขึ้น

นอกจากเกียร์สูงแล้ว ผู้ขับขี่ควรลดความเร็วในการขับขึ้นด้วยครับ ความเร็วที่เหมาะสม มันใจว่ายังไงก็ปลอดภัย คือประมาณ 40-60 กม. ต่อ ชม.



3. ใช้โหมดการขับที่ช่วยให้รถเกาะถนนดีขึ้น

อันนี้ขึ้นอยู่กับรถของแต่ละคนครับ ซึ่งโหมดที่พี่หมอยากยกมาให้ทุกคนรู้ สำหรับใครที่ขับ BMW อาจมีโหมด Sport ซึ่งเป็นโหมดที่ทำให้ช่วงล่างของรถเกาะถนนดีขึ้นครับ หรือหากเป็นรถยุโรป ส่วนมากจะมีโหมด Winter ซึ่งมีไว้สำหรับขับขึ้นถนนลื่นน้ำแข็งเกาะ แต่ก็สามารถใช้กับถนนลื่นหลังฝนตกได้ดีเช่นกันครับ ฉะนั้นเมื่อต้องขับขึ้นถนนลื่น จึงควรใช้โหมดต่างๆ ของเราให้เป็นประโยชน์นะครับ



4. เข้าโค้งอย่างระมัดระวัง

การเข้าโค้งขณะถนนเปียก สิ่งที่สำคัญมากคือ เราควรชะลอรถก่อนจะตีวงโค้ง เพราะหากรถมาเร็วเกินไป อาจลื่นไถลได้ง่ายมาก นอกจากนั้นเรื่องวงเลี้ยวก็สำคัญไม่แพ้กัน เพราะหากตีวงโค้งมากเกินไป ทำयरรถจะเริ่มส่ายซึ่งหากยางรถของคุณไม่เกาะถนนอยู่แล้ว อาจทำให้รถเหกโค้ง หรือรถหมุนจนเสียการควบคุมได้ครับ ฉะนั้นควรตีวงโค้งให้พอเหมาะโดยการ ใช้วิธีผ่อนเท้าแตะเบรกขณะเข้าโค้ง และพยายามควบคุมทิศทางของรถให้อยู่บนถนนพอดีครับ



5. เหวอ! รถลื่นแล้ว ทำอย่างไรดี

1. อันดับแรกต้องตั้งสติครับ อย่าตื่นตกใจ อย่าหักเลี้ยวฉับพลัน ห้ามกระแทกเบรกเป็นอันขาด
2. ผ่อนคันเร่งลดความเร็วลง จับพวงมาลัยให้มั่น แล้วค่อยๆ เหยียบเบรกเพื่อชะลอความเร็ว

TIP. ในกรณีที่รถของคุณมีระบบ Anti-Brake Lock System (ABS) อย่าเหยียบเบรก ให้เหยียบยาวไปเลย รถจะค่อยๆ หยุดไถลเองครับ

3. หากในกรณีที่รถหมุน ให้บังคับพวงมาลัยสวนทางกับทิศทางที่เลี้ยว เช่น หากโค้งซ้ายทำयरรถจะเหวี่ยงออกไปทางขวาก็ให้หมุนพวงมาลัยไปทางขวา เพื่อบังคับล้อหน้าให้กลับเข้าสู่ทิศทางที่ถูกต้อง และเกิดแรงต้านทำให้รถหยุดหมุนในที่สุดครับ

รู้เทคนิคดีๆ ไปเตือนใจระหว่างขับรถ ในที่ถนนลื่น เปียกกันแล้ว

ผมหวังว่าทุกคนคงขับชื้ออย่างปลอดภัยกันถ้วนหน้า



ขอขอบคุณข้อมูลจาก - dailygizmo.tv
- thairath.co.th

ที่มา : <https://www.tqm.co.th/blog>

สงกรานต์ปีนี้ ทีมงานวารสารฯ หวังว่า ท่านผู้อ่านวารสาร “นโยบายการขนส่งและจราจร” คงมีความสุขและสนุกสนานไปกับเทศกาลปีใหม่นี้ครับ ใครที่ต้องเดินทางกลับต่างจังหวัด ก็ขอให้เดินทางด้วยความระมัดระวัง และปลอดภัยกันทุกครอบครัวและที่สำคัญ เมาไม่ขับนะครับ ทีมงานวารสารฯ ของ สนข. จะทำหน้าที่ในการนำเสนอข้อมูล ข่าวสาร และเกร็ดความรู้ต่างๆ ที่เป็นประโยชน์ด้านการขนส่งและจราจรแก่ผู้อ่านต่อไปครับ ฉบับนี้เรายังมีข้าราชการบรรจุใหม่มาแนะนำให้ท่านรู้จักกันอีกเช่นเคยนะครับ



นางสาวฐิติมา ขานหุย นักวิชาการเงินและบัญชีปฏิบัติการ
สำนักบริหารกลาง (สบก.) กลุ่มบริหารงานคลัง

สมาชิกใหม่ของ สบก. คนนี้ชื่อแก้ว เป็นชาวจังหวัดนครราชสีมา จบการศึกษาระดับปริญญาตรี คณะการบัญชีและการจัดการ สาขาการบัญชี จากมหาวิทยาลัยมหาสารคาม และระดับปริญญาโท คณะบริหารธุรกิจ สาขาบริหารธุรกิจ จากมหาวิทยาลัยรามคำแหง ปฏิบัติหน้าที่ในกลุ่มบริหารงานคลัง

นายพีรชุตติ วิทยพัฒน์ นักวิชาการเงินและบัญชีปฏิบัติการ
สำนักบริหารกลาง (สบก.) กลุ่มบริหารงานคลัง



หนุ่มคนใหม่ของ สบก. ชื่อทาม เป็นชาวกรุงเทพมหานคร จบการศึกษาระดับปริญญาตรี คณะบริหารธุรกิจ สาขาการจัดการทั่วไป จากมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลตะวันออก วิทยาเขตจักรพงษ์ภูวนารถ และระดับปริญญาโท คณะการจัดการ สาขาการจัดการ จากมหาวิทยาลัยชินวัตร ปฏิบัติหน้าที่ในกลุ่มบริหารงานคลัง



นางสาวเมธินี ปานเขียน นักวิเคราะห์นโยบายและแผนปฏิบัติการ
สำนักส่งเสริมระบบการขนส่งและจราจรในภูมิภาค (สสภ.)

น้องใหม่ของ สสภ. คนนี้ชื่อน้องเม เป็นชาวจังหวัดนครปฐม จบการศึกษาระดับปริญญาตรี คณะวิทยาศาสตร์ สาขาวิชาชีววิทยา จากมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ และระดับปริญญาโท คณะเศรษฐศาสตร์ สาขาเศรษฐศาสตร์ธุรกิจ จากมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ปฏิบัติหน้าที่ในกลุ่มพัฒนาและส่งเสริมการขนส่ง และจราจร พื้นที่ 1

นางกรณัฏฐา ภูมิรินทร์ นักวิชาการพัสดุปฏิบัติการ
สำนักบริหารกลาง (สบก.) กลุ่มบริหารพัสดุ

สมาชิกคนล่าสุดของ สบก. ชื่อว่าบุ๋มบิ๋ม เป็นชาวจังหวัดขอนแก่น จบการศึกษาระดับปริญญาตรี คณะบริหารธุรกิจ สาขาวิชาการจัดการ จากมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลอีสาน วิทยาเขตขอนแก่น ปฏิบัติหน้าที่ในกลุ่มบริหารพัสดุ



5.



นายเผ่าพงศ์ เจริญสุข วิศวกรโยธาปฏิบัติการ สำนักงานโครงการพัฒนาระบบราง (สสร.)

น้องใหม่ของ สสร. คนนี้ชื่อเฒ่า เป็นชาวจังหวัดอุดรธานี จบการศึกษาระดับปริญญาตรี คณะวิศวกรรมศาสตร์ สาขาวิศวกรรมทรัพยากรน้ำ จากมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ และระดับปริญญาโท คณะวิศวกรรมศาสตร์ สาขาเทคโนโลยีโครงสร้างเพื่อสิ่งแวดล้อมสรรค์สร้าง จากมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ ภูมิทัศน์หน้าที่ในกลุ่มยุทธศาสตร์และแผนการขนส่งทางราง

นางสาวกัทติรา ธนะโสภณ วิศวกรโยธาปฏิบัติการ สำนักงานโครงการพัฒนาระบบราง (สสร.)

สาวคนนี้จาก สสร. ชื่อเล่นว่าพลอย เป็นชาวกรุงเทพมหานคร จบการศึกษาระดับปริญญาตรี คณะวิศวกรรมศาสตร์ สาขาวิศวกรรมโยธา จากมหาวิทยาลัยมหิดล และระดับปริญญาโท คณะวิศวกรรมศาสตร์ สาขาวิศวกรรมโยธา จากมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ ภูมิทัศน์หน้าที่ในกลุ่มมาตรฐานระบบราง

6.



7.



นายปณณพัตร์ สมหวัง วิศวกรไฟฟ้าปฏิบัติการ สำนักงานโครงการพัฒนาระบบราง (สสร.)

หนุ่มหล่อของ สสร. ชื่อว่าบอล เป็นชาวกรุงเทพมหานคร จบการศึกษาระดับปริญญาตรี คณะวิศวกรรมศาสตร์ สาขาวิศวกรรมไฟฟ้า จากสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง และระดับปริญญาโท คณะวิศวกรรมศาสตร์ สาขาวิศวกรรมไฟฟ้า จากจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ภูมิทัศน์หน้าที่ในกลุ่มมาตรฐานระบบราง

นายพลากร กลัดเจริญ วิศวกรไฟฟ้าปฏิบัติการ สำนักงานโครงการพัฒนาระบบราง (สสร.)

สมาชิกใหม่ของ สสร. ชื่อปั้น เป็นชาวจังหวัดสมุทรสาคร จบการศึกษาระดับปริญญาตรี คณะวิศวกรรมศาสตร์ สาขาวิศวกรรมไฟฟ้า จากมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ และระดับปริญญาโท คณะวิศวกรรมศาสตร์ สาขาวิศวกรรมไฟฟ้า จากมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ ภูมิทัศน์หน้าที่ในกลุ่มมาตรฐานระบบราง

8.





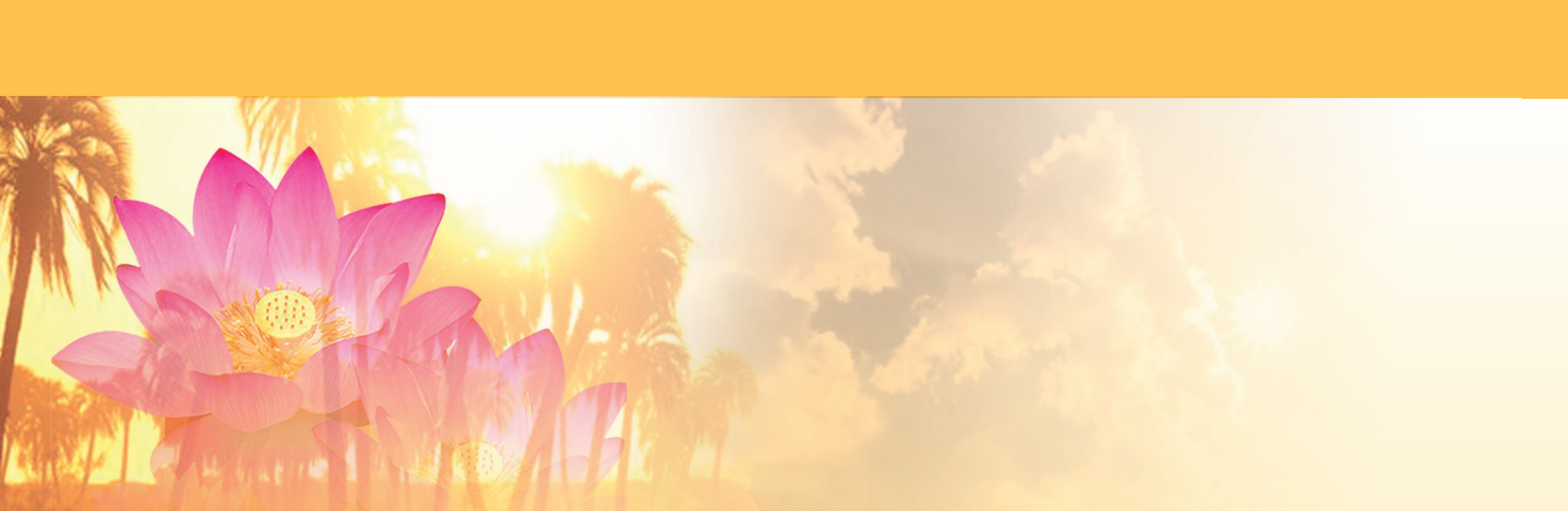
อากาศร้อน ใจร้อน

สภาพอากาศร้อนมีผลต่อจิตใจของเราอย่างไร?

สิ่งแวดล้อมภายนอก ไม่ว่าจะร้อนหรือหนาวก็ตาม ย่อมส่งผลกระทบต่อตัวเราทั้งทางบวกทางลบโดยปริยาย ถ้าในแง่ความร้อนเราทุกคนก็คงจะสัมผัสได้ว่า ในช่วงหน้าร้อน เราเดินไปเดินมาแค่นิดหน่อยเหงื่อก็ออกแล้ว ทำให้เหนอะหนะเหนียวตัว อึดอัดไม่สบายตัว ส่งผลให้รำคาญบ้าง หงุดหงิดบ้าง พอเป็นอย่างนี้แล้ว ถ้ามีอะไรมากระทบเข้าหน่อยก็มีสิทธิ์ที่จะเพิ่มความหงุดหงิด ความรำคาญ บางทีความโกรธก็มีสิทธิ์ที่จะมาได้เหมือนกัน

คนใจร้อนกับคนเจ้าโทสะเหมือนหรือต่างกันอย่างไร?

ไม่เหมือนกันทีเดียว แต่มีส่วนที่คล้าย ๆ กัน คือ คนที่ใจร้อนมีโอกาสจะเป็นคนเจ้าโทสะมากหน่อย แต่ไม่เหมือนกันเสียทุกอย่าง จุดต่างสำคัญก็คือ คนใจร้อนมักจะเอาใจไปผูกกับเรื่องของงาน เมื่อทำงานอะไร



ก็อยากให้เสร็จเร็ว ๆ สิ่งงานอะไรไปก็อยากให้ทันนอกทันใจถ้าชักช้ายืดยาดรู้สึกหงุดหงิด นี่คือคนใจร้อนมุ่งทำงาน
อยากให้เร็วอย่างใจ ส่วนคนเจ้าโทสะไม่ใช่เรื่องงานอย่างเดียว มันคลุ้มไปทั่วเลยบางทีแค่เขามองหน้าก็หงุดหงิด
ขึ้นมาแล้วหาว่าหมิ่นศักดิ์ศรี ยกพวกตีกันเลย มีอะไรสะกิดนิดเดียวเหมือนดินระเบิดที่พร้อมระเบิดตลอดเวลา
นี่คือคนเจ้าโทสะ แต่คนใจร้อนก็มีโอกาสที่จะเป็นคนเจ้าโทสะมากกว่าคนใจเย็น ใจร้อนกับเจ้าโทสะมีส่วนที่
คาบเกี่ยวกัน แต่ไม่ได้เหมือนกันเสียทีเดียว

แง่ดีของคนใจร้อนก็มีอยู่เหมือนกันเนื่องจากใจมุ่งทำงาน คนใจร้อนจะไม่อึดอาดยืดยาด สิ่งคนอื่นแล้วก็
อยากให้ได้อย่างใจ คือ ใจมุ่งทำงาน ไม่ค่อยรอคนนั้นคนนั้นมาทำอะไรให้ทำได้ฉันทาเลย ในเมื่อฉันทาเป็นอย่างนี้
ลูกน้องก็ต้องเป็นอย่างฉันทาด้วย เวลาฉันทาสั่งอะไรเธออย่ามาอึดอาด อะไรควรทำ ทำเลย ข้อดีของคนใจร้อนก็คือ
เป็นคนเอางานเอาการ แล้วก็เป็นคนที่ประสบความสำเร็จในชีวิตด้วย หน้าที่การงานก้าวหน้าใหญ่โต ธุรกิจ
เจริญรุ่งเรือง

ในแง่ของต่างประเทศ สตีฟ จ๊อบส์ ขึ้นชื่อลือชาเรื่องใจร้อน เรียกว่าดุจนถึงรายละเอียดทุกอย่างต้องเนี้ยบ
ที่สุด ดีที่สุด เร็วที่สุดถ้าไม่ได้อย่างใจแล้วไม่ยอมเลย สมัยหนุ่ม ๆ เป็นผู้ก่อตั้งบริษัท อาละวาดจนกระทั่งบริษัท
แทบระเบิด คือคนอื่นตามเขาไม่ทันเพราะเขาจี้สุด ๆ และไม่ระมัดระวังคำพูด สุดท้ายไปขัดกับซีอีโอที่ตัวเองไป
เชิญมาบริหารแอปเปิล มาทำงานแค่ปีเดียวก็ขัดกับสตีฟ จ๊อบส์ อย่างแรงสุดท้ายพอโหวตในบริษัทปรากฏว่า
ซีอีโอชนะให้สตีฟ จ๊อบส์ ออกจากบริษัท เพราะใจร้อนมากจนคนอื่นมองว่าเป็นตัวปัญหา แต่พอสตีฟ จ๊อบส์
ไม่อยู่จริง ๆ บริษัทก็ค่อย ๆ แย่ลง ๆ เพราะขาดนวัตกรรมใหม่ ๆ ผ่านไปไม่ถึง ๑๐ ปี สุดท้ายต้องส่งเทียบเชิญ
กลับมาอยู่กับบริษัท สตีฟ จ๊อบส์ กลับมาคราวนี้ก็รู้ได้จริง ๆ นิสัยใจร้อนยังอยู่ แต่ว่าผ่านโลกมาเยอะ ความใจร้อน
ลดลงบ้าง แต่การจี้ถึงที่สุดยังคงเป็นอยู่ตลอดเวลาจนกระทั่งเสียชีวิต นี่จึงถือเป็นจุดแข็งของคนใจร้อน แต่ต้อง
เก่งจริง ๆ ด้วยนะถ้าใจร้อนแบบบุ่มบ่ามไม่ดีแน่ ๆ

มีวิธีแก้ความใจร้อนอย่างไรบ้าง?

ขอพูดเรื่องใจร้อนควบกับเจ้าโทสะไปด้วยกันเลย ตัวคุณก็คือ

1. ต้องคุมด้วยศีลเสียก่อน พื้นฐานก็คือศีล 5 เมื่อเกิดอาการใจร้อนหรือเจ้าโทสะแล้วจะต้องไม่ไป
ทำความเดือดร้อนให้ใคร อย่าไปล่วงละเมิดเขา จะด้วยคำพูด จะด้วยการลงไม้ลงมือ หรือการทำร้ายน้ำใจเขา
ด้วยเหตุใด ๆ ก็ตาม ต้องพยายามคุมไว้ด้วยศีลก่อน



2. หมั่นนั่งสมาธิบ่อยๆ จะเป็นตัวแก้ถ้าเราคุมด้วยศีล ใจยังไม่ได้แก้ แค่พยายามใช้สติตั้งหลักไว้ โกรธจัดแต่อย่าไปตำเขานะอย่าลงไม้ลงมือ ศีลก็เหมือนตัวเบรก แต่ถ้าแรงผลักข้างในยังมีอยู่ไม่ได้ปล่อยลงมีสิทธิ์เบรกแตก เดี๋ยวอันนี้ไม่อยู่กับร่องงอกไป แล้วมานั่งเสียใจทีหลัง แต่ตอนที่เกิดเหตุคุณตัวเองไม่อยู่จะแก้และคุณตัวเองอยู่ต้องแก้ที่ใจ คือ นั่งสมาธิการนั่งสมาธิเป็นการจูนปรับใจเราให้นุ่ม นิ่งแล้วคลาย ปู๊ปปั๊ปปะไปแก้เรื่องอาการใจร้อนเจ้าโทสะ แก้ไม่หาย เพราะมันติดข้ามภพข้ามชาติมา แต่อย่างน้อยจาก 100 เปอร์เซ็นต์ เหลือสัก 60-70 เปอร์เซ็นต์ แล้วก็คุมด้วยศีลไปอีกชั้นหนึ่ง เริ่มจะคุมอยู่ ถ้าไม่แก้ข้างในเลยความใจร้อนยังอยู่ 100 เปอร์เซ็นต์ เท่าเดิม จะคุมด้วยศีลอย่างเดียวเสียงมาก มีสิทธิ์ที่นอนจะหลุดไปเรื่อยๆ

ข้อเสียของคนใจร้อนมีผลต่อการทำงานอย่างไรบ้าง?

มีเยอะเลย เพราะว่าเมื่อเราใจร้อน คนอื่นเขาไม่ได้เข้าใจเรา ซึ่งบางทีไม่ใช่ที่เราถูกเขาผิด จากที่เราอยากจะได้ทันทีทันใจ พอไม่ได้ปั๊บ ก็ว่าเขาบ้าง ใช้ถ้อยคำทำร้ายน้ำใจเขาบ้าง ทำให้ไม่เป็นแบบนี้ ทำให้ไม่เป็นอย่างนั้นซึ่งไม่ได้เป็นกับลูกน้องอย่างเดียว บางทีเป็นกับคู่ชีวิตกับลูก แล้วคำบางคำยิ่งเป็นคนใกล้ตัวยิ่งแรงกว่าที่ใช้กับลูกน้องอีก บางครั้งพ่อแม่ไม่ระวัง ใช้ถ้อยคำที่ทำลายน้ำใจลูก ถึงอย่างไรลูกก็รักพ่อแม่ แต่เหมือนเป็นแผลในใจเลยเหมือนมีปฏิกิริยาอะไรบางอย่างที่ทำให้มีปัญหาในการอยู่ร่วมกัน ไม่คุ้มเลย กับลูกน้องก็เหมือนกัน เราไปตำเขาไม่คุ้มเลย แสดงว่าการใจร้อนเกิดโทษแล้ว

เราใจร้อนใจเร็ว อยากให้ทุกอย่างสำเร็จและดี ก็ไปดูรายละเอียด จึ้นแล้วกระตุ้นอย่างใกล้ชิด พอสั่งแล้วมีการจ้ มีการติดตามงานโทร.ถามบ้าง ไปเดินดูบ้าง เห็นเขาทำไม่ถูกก็ชี้แนะเลย สอนทุกอย่าง อย่างนี้ลูกน้องไม่กล้าเฉื่อย เพราะรู้ว่าเจ้านายเอาจริง ถ้าใจร้อนอย่างนี้ยังเป็นพลังทางบวกอยู่ ต้องขีดเส้นเอาไว้ว่า “ความใจร้อนของเราต้องไม่ก้าวล่วงไปถึงขั้นทำร้ายน้ำใจของผู้อื่น” ไม่ว่าด้วยคำพูดหรือการกระทำก็ตาม แค่นี้เป็นพลังขับเคลื่อนให้ทุกอย่างรุดหน้าอย่างที่เรปรารถนาให้เร็วที่สุดเท่าที่นั้น เราจะต้องไม่เอาความใจร้อนของเราไปสร้างโทษกับใคร ไปละเมิดใคร ไม่ว่าด้วยคำพูดหรือการกระทำก็ตาม

ประเทศไทยเป็นเมืองร้อน มีวิธีดูแลสุขภาพกายสุขภาพใจอย่างไร?

ในช่วงหน้าร้อน ให้เราตั้งใจดูแลสุขภาพเป็นพิเศษ ช่วงอากาศแปรปรวน เช่น อุณหภูมิข้างนอก 35 องศา 37 องศา แต่พอฝนตกมีลมเย็นวูบเข้ามา เพียงแค่ชั่วโมงเดียวอุณหภูมิลดเหลือ 25 องศาก็มี คือเปลี่ยนแปลงถึง 10 องศาในเวลา 1 ชั่วโมงเท่านั้น หรือบางทีหัวค่ำร้อนพอใกล้ฟ้าสางเริ่มเย็น ช่วงไหนที่อากาศแปรปรวนเดี่ยวร้อนเดี่ยวหนาว คนเป็นหวัดเยอะ อากาศเปลี่ยนทำให้ไม่สบาย เพราะว่าเราปรับตัวตามการเปลี่ยนแปลงของอากาศไม่ทัน



เราต้องคอยสังเกตการเปลี่ยนแปลงของอากาศ วันนี้อุณหภูมิเย็นลง เราก็ต้องดูแล้วว่าเครื่องนุ่งห่มของเราพอไหม วันนี้อากาศร้อนเราต้องหาเครื่องนุ่งห่มที่บางๆ ไม่ทำให้อึดอัดหรืออบอ้าวเกินไป หรืออยู่ข้างนอกร้อน แต่ที่ทำงานเรามีเครื่องปรับอากาศ เราก็ต้องเตรียมว่าในที่ทำงานต้องมีเสื้อกันหนาว ถ้าเราปรับตรงนี้ลงตัว การป่วยเพราะอากาศเปลี่ยนแปลงจะหายไปร้อยละ 90 เลย เสร็จแล้วก็ต้องระวังการเปลี่ยนแปลงอุณหภูมิจากตัวเราเองด้วย เช่น ไปนอกบ้านมาเหงื่อโชกถึงบ้านก็เอาพัดลมมาจ่อหรือเปิดเครื่องปรับอากาศเย็นๆ เป่าใส่เลย เหงื่อกำลังออก ร่างกายข้างในอุณหภูมิกำลังเพิ่ม เหงื่อที่ออกมาก็เพื่อระบายความร้อน เวลาเหงื่อระเหยออกไปมันจะดูดความร้อนออกไป ทำให้ตัวเราเย็นลงนี่คือปฏิกิริยาของร่างกาย พอเราเอาพัดลมไปเป่าตอนกำลังร้อนๆ หรือไปยืนบังหน้าแอร์แบบสะใจ เกิดอะไรขึ้นรู้ไหม ลมเย็นมาปะทะตัวเรา ร่างกายเรากำลังร้อน กำลังเหงื่อออกพอโดนความเย็นปั๊บ ลมเย็นทำให้เหงื่อระเหยเร็วขึ้น เหงื่อระเหยเร็วมันก็ดูดความร้อนไปเร็ว ผลก็คือร่างกายเจอภาวะอุณหภูมิเปลี่ยนแปลงฉับพลัน มีโอกาสป่วยควรระวังดีๆ ต้องให้ร่างกายมีจังหวะในการค่อยๆ ปรับตัวด้วย

แล้วอาหารที่รับประทานหน้าร้อนดีที่สุด คือ อาหารขมๆ เช่น มะระ ทำให้ร่างกายปรับตัวเรื่องความร้อนได้ดี หรือว่าแกงขี้เหล็กหรือว่าฟักบัวแกงบ้าง สะเดาบ้าง พวกนี้รสขมๆ จะช่วยทำให้เราปรับตัวในภาวะอากาศร้อนได้ดี ขอให้เราสังเกตสิ่งที่เรากินและเครื่องนุ่งห่มของเราให้ดี แล้วเราจะสามารถอยู่ในช่วงหน้าร้อนได้อย่างสบาย แข็งแรงแล้วก็อารมณ์ดีมีสุขกันทุกๆ คน

ที่มา : http://www2.kalyanamitra.org/th/uniboon_detail.php?page=3541