สนข
สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
กระทรวงคมนาคม

วารสารนโยบายการขนส่งและจราจร

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) กระทรวงคมนาคม

ISSN 1906-3601 : ปีที่ 9 ฉบับที่ 2 เมษายน – มิถุนายน 2560



มหาสงกรานต์



มุมมองขนส่งและจราจร

ผลการประชุมคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) ครั้งที่1/2560



ประมวลภาพ

โครงการศึกษาแนวทางการติดตามประเมิน (Tracking) การใช้พลังงานที่ลดได้จากมาตรการภาคขนส่ง



ธรรมะกับชีวิต

ธรรมะกับวันสงกรานต์



สัญจรทั่วไทย

10 ที่คลายร้อนรับซัมเมอร์ เที่ยวใกล้กรุงเทพฯ หลบร้อนไปเที่ยวที่ไหนดี



เปิดโลกเทคโนโลยี

“ Drone ” เทคโนโลยีอากาศยานไร้คนขับ



จุดประกายความคิด

มาตรฐานป้ายสัญญาณจราจรและป้ายสัญลักษณ์ในระบบขนส่งสาธารณะ

Songkran Fastival

มหาสงกรานต์

วันขึ้นปีใหม่ไทย

สนข
สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
กระทรวงคมนาคม

ประวัติวันสงกรานต์

คำว่า “สงกรานต์” มาจากภาษาสันสกฤตว่า “สำ-กรานต” ซึ่งแปลว่า ก้าวขึ้นย่างขึ้น หรือย้ายขึ้น โดยมีนัยความหมายว่าการเข้าสู่ศักราชราศีใหม่ หรือวันขึ้นปีใหม่นั้นเอง โดยเทศกาลสงกรานต์นั้นเป็นประเพณีที่มีความเก่าแก่และคนไทยสืบทอดกันมาแต่โบราณคู่กับประเพณีตรุษจีนกันเลยทีเดียว จึงได้มีการรวมเรียกกันว่า “ประเพณีตรุษสงกรานต์” ซึ่งแปลว่าการส่งท้ายปีเก่าต้อนรับปีใหม่ นั้นเอง

วันมหาสงกรานต์

ในสมัยโบราณ คนไทยถือว่าวันขึ้น 1 ค่ำ เดือนอ้าย ซึ่งจะตรงในช่วงเดือนพฤศจิกายนหรือธันวาคม ให้เป็นวันขึ้นปีใหม่ แต่ในสมัยรัชกาลที่ 5 ได้มีการเปลี่ยนให้วันที่ 1 เมษายน เป็นวันขึ้นปีใหม่ จนต่อมาในสมัยยุค จอมพล ป. พิบูลสงคราม ในปี พ.ศ. 2483 ได้เปลี่ยนวันปีใหม่ให้เป็นวันสากล คือ วันที่ 1 มกราคม แต่ถึงอย่างไร คนโบราณก็ยังคงคุ้นเคยกับวันปีใหม่ไทยในเดือนเมษายน จึงได้กำหนดให้วันที่ 13 เมษายน เป็นวันขึ้นปีใหม่ไทยร่วมด้วย







สนข
สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
กระทรวงคมนาคม

บทบรรณาธิการ

สวัสดีค่ะท่านผู้อ่านวารสาร “นโยบายการขนส่งและจราจร” ทุกท่าน เข้าสู่เดือนเมษายน 2560 ผ่านมาแล้วมากกว่า 5 เดือน นับจากวันที่ 13 ตุลาคม 2559 ซึ่งพระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช มหิตลาธิเบศรามาธิบดี จักรีนฤบดินทร สยามินทราธิราช บรมนาถบพิตร เสด็จสวรรคต ประชาชนชาวไทยยังอยู่ในภาวะโศกเศร้าอาลัย และยังคงเดินทางมาถวายสักการะพระบรมศพพระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช อย่างต่อเนื่อง หน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน ได้จัดบริการและการอำนวยความสะดวกแก่ประชาชนที่เดินทางมาถวายสักการะพระบรมศพตลอดระยะเวลาที่ผ่านมา รวมทั้งได้จัดกิจกรรมเพื่อน้อมรำลึกถึงพระมหากรุณาธิคุณอย่างหาที่สุดมิได้ ทั้งนี้ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ขอน้อมนำพระบรมราโชวาท และพระราชดำรัสของพระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช มาเป็นแนวทางในการปฏิบัติงานเพื่อพัฒนาระบบคมนาคมของประเทศต่อไป

วารสารนโยบายการขนส่งและจราจร ฉบับนี้ ขอแนะนำคอลัมน์ที่น่าสนใจ เช่น คอลัมน์คมนาคมก้าวไกล นำเสนอแผนอำนวยความสะดวกให้กับประชาชนช่วงเทศกาลสงกรานต์ ประจำปี 2560 เพื่อให้ประชาชนเดินทางอย่างมีความสุข สะดวกและปลอดภัย คอลัมน์มุมมองขนส่งและจราจร เรื่อง ผลการประชุมคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก ครั้งที่ 1/2560 เมื่อวันที่ 9 กุมภาพันธ์ 2560 คอลัมน์ เวทีความคิด เรื่อง แผนแม่บทขนส่งมวลชนระบบรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พื้นที่ต่อเนื่อง ระยะที่ 2) คอลัมน์ จุดประกายความคิด เรื่อง มาตรฐานป้ายจราจร คอลัมน์ หยิบมาเล่า เรื่อง แผนพัฒนามาตรฐานระบบรางของไทย (ตอนที่ 2) และคอลัมน์ เปิดโลกเทคโนโลยี เรื่อง Drone เทคโนโลยีอากาศยานไร้คนขับ เป็นต้น

สุดท้ายนี้ กองบรรณาธิการ หวังเป็นอย่างยิ่งว่าวารสารนโยบายการขนส่งและจราจรฉบับนี้ จะเป็นประโยชน์และสามารถเพิ่มพูนความรู้เกี่ยวกับการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของประเทศให้กับท่านผู้อ่านทุกท่านนะคะ แล้วพบกันใหม่ฉบับหน้าค่ะ สวัสดีค่ะ

คณะผู้จัดทำ

คณะที่ปรึกษา **นายชัยวัฒน์ ทองคำคูณ** ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร **นายชยธรรม์ พรหมศร** รองผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร **นางวิไลรัตน์ ศิริโสภณศิลป์** รองผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร **นายวิจิตต์ นิมิตรวานิช** นักวิชาการขนส่งทรงคุณวุฒิ **นายสุจินต์ ทยานุกูล** ผู้อำนวยการกองจัดระบบการจราจรทางบก **นายเริงศักดิ์ ทองสม** ผู้อำนวยการกองพัฒนาระบบการขนส่งและจราจร **นายเรืองเดช มังกรเดชสกุล** รักษาราชการแทนผู้อำนวยการศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศการขนส่งและจราจร **นายเผด็จ ประดิษฐเพชร** ผู้อำนวยการสำนักงานโครงการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม **นายพิเชฐ คุณาธรรมรักษ์** ผู้อำนวยการสำนักงานโครงการพัฒนาระบบราง **นายสฤษฎ์พงศ์ บริบูรณ์สุข** ผู้อำนวยการสำนักแผนความปลอดภัย **นายยืนยง ตั้งเปรมศรี** ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน **นายนิรันดร์ เกตุแก้ว** รักษาราชการแทนผู้อำนวยการสำนักส่งเสริมระบบการขนส่งและจราจรในภูมิภาค

บรรณาธิการ นางสาวอัญชุลี ศิโรรัตนรังษี รักษาราชการแทนผู้อำนวยการสำนักบริหารกลาง

ฝ่ายจัดการวารสาร นางสาวพนิดา เขียวงามดี นางสาวเยาวมาศ เทียวทอง นายกวีภพ ปุษปาคม นางสาวดารา วงค์โต นายวิทยา กอกลิ่น นายชัชวาล ทรัพย์สมบูรณ์ นางสาวนฤมล อุดบุญ

กองบรรณาธิการ นายชัยวัฒน์ สังขภาคย์ นางดวงเดือน นพรัตน์ นายปริญญา ถนัดทาง นางสาวจิรังรัก ห้วยหงษ์ทอง นายชัชวาล สิมะสกุล นายอธิภู จิตรานุเคราะห์

สารบัญ

สนข
สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
กระทรวงคมนาคม













5 คมนาคมก้าวไกล
- แผนอำนวยความสะดวกและปลอดภัยรองรับการเดินทางของประชาชนช่วงเทศกาลสงกรานต์ 2560 ของกระทรวงคมนาคม

19 มุมมองขนส่งและจราจร
- ผลการประชุมคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) ครั้งที่ 1/2560

24 เวทีความคิด
- สนข. ร่วมมือ JICA จัดทำแผนแม่บทขนส่งมวลชนระบบราง ในเขตกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล (พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะที่ 2

28 จุดประกายความคิด
- มาตรฐานป้ายสัญญาณจราจรและป้ายสัญลักษณ์ในระบบขนส่งสาธารณะ

32 หยิบมาเล่า
- วิสัยทัศน์ 2570 "มุ่งสู่การยกระดับมาตรฐานระบบขนส่งทางบกของประเทศไทยในด้านความปลอดภัยและคุณภาพในการให้บริการ ตลอดจนเพิ่มศักยภาพในการแข่งขันทางอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้อง ให้เทียบเท่าระดับสากล"

37 ประมวลภาพ
- โครงการศึกษาแนวทางการติดตามประเมิน (Tracking) การใช้พลังงานที่ลดได้จากมาตรการภาคขนส่ง

40 เปิดโลกเทคโนโลยี
- "Drone" เทคโนโลยีอากาศยานไร้คนขับ

44 สัญจรทั่วไทย
- 10 ที่คลายร้อนรับซัมเมอร์ เที่ยวใกล้กรุงเทพฯ หลบร้อนไปเที่ยวที่ไหนดี

47 สถิติขนส่งและจราจร
- สรุปสถิติอุบัติเหตุช่วงเทศกาลสงกรานต์ 2559

49 ปกิณกะ
- อันตราย...จากการจอดรถตากแดด

52 รอบรั้ว สนข.
- ข้าราชการดีเด่นและข้าราชการบรรจุใหม่

53 ธรรมะกับชีวิต
- ธรรมะกับวันสงกรานต์

แผนอำนวยความสะดวกและปลอดภัย
รองรับการเดินทางของประชาชน ช่วงเทศกาลสงกรานต์ 2560 ของกระทรวงคมนาคม

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) จัดทำแผนอำนวยความสะดวกและปลอดภัย รองรับการเดินทางของประชาชนช่วงเทศกาลสงกรานต์ 2560 ของกระทรวงคมนาคม เพื่อให้หน่วยงานในสังกัดที่เกี่ยวข้องเตรียมการรองรับเทศกาลดังกล่าว มีสาระสำคัญ ดังนี้

ระยะเวลาดำเนินการ

14 วัน (5 - 18 เมษายน 2560)

วัน	อาทิตย์	จันทร์	อังคาร	พุธ	พฤหัสบดี	ศุกร์	เสาร์
				5 เม.ย. 60	6 เม.ย. 60	7 เม.ย. 60	8 เม.ย. 60
วันที่	9 เม.ย. 60	10 เม.ย. 60	11 เม.ย. 60	12 เม.ย. 60	13 เม.ย. 60	14 เม.ย. 60	15 เม.ย. 60
	16 เม.ย. 60	17 เม.ย. 60	18 เม.ย. 60				

วัตถุประสงค์

1. ป้องกันและลดจำนวนการเกิดอุบัติเหตุ ความสูญเสียชีวิตและทรัพย์สินของประชาชนจากการเดินทางในช่วงเทศกาลสงกรานต์ 2560

2. บริการประชาชนด้วยคุณภาพของการให้บริการระบบขนส่งสาธารณะ เพื่อการเดินทางกลับภูมิลำเนาและท่องเที่ยวในช่วงเทศกาลสงกรานต์ 2560 ได้อย่างมี “ความสุข สะดวก และปลอดภัย”

3. อำนวยความสะดวกในการเดินทางของประชาชนทั้งไปและกลับ รวมทั้งจัดเตรียมระบบขนส่งสาธารณะและโครงข่ายคมนาคม รองรับการเดินทางของประชาชนในช่วงเทศกาลอย่างเพียงพอไม่ล่าช้าและไม่มีผู้โดยสารตกค้างที่สถานีขนส่ง โดยจัดเตรียมมาตรการรองรับเพื่อบรรเทาและแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นในช่วงเทศกาลสงกรานต์ 2560 ให้เหมาะสมทันเหตุการณ์และสอดคล้องกับสถานการณ์



เป้าหมาย

1. จำนวนครั้งการเกิดอุบัติเหตุ จำนวนผู้เสียชีวิตและผู้บาดเจ็บจากการเดินทางของประชาชนบนโครงข่ายคมนาคมลดลงอย่างน้อยร้อยละ 5 เมื่อเปรียบเทียบกับช่วงเทศกาลสงกรานต์ 2559

2. จำนวนผู้เสียชีวิตจากการขนส่งสาธารณะทั้งทางบก (รถโดยสารสาธารณะ รถบรรทุกไม่รวมรถรับจ้าง) ทางน้ำ (เรือโดยสาร) ทางอากาศ (เครื่องบินโดยสาร) และทางราง (รถไฟและรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน) ต้องเป็นศูนย์

3. ไม่มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนทางด่วนพิเศษและทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (Motorway)

4. ประชาชนได้รับความสะดวกในการเดินทางด้วยระบบการขนส่งสาธารณะที่เพียงพอ ไม่ล่าช้าและไม่มีผู้โดยสารตกค้างที่สถานีขนส่ง

การวิเคราะห์สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนน ในช่วงเทศกาลสงกรานต์ 2559 สรุปได้ ดังนี้

1. **การเกิดอุบัติเหตุมีดัชนีรุนแรงเพิ่มขึ้น** โดยในปี 2559 อุบัติเหตุ 100 ครั้ง มีผู้เสียชีวิต 12.8 ราย โดยมีเหตุปัจจัยหลักเกิดจาก (1) การใช้ความเร็ว (2) พฤติกรรมเสี่ยงที่ทำให้เกิดเหตุและรุนแรง คือ หลับใน และดื่มแล้วขับ (ยิ่งดื่ม ยิ่งไม่ใช้อุปกรณ์นิรภัย) (3) สภาพถนนมีอันตรายข้างทาง (ต้นไม้ ป้าย และเสาไฟ) และ (4) การไม่ใช้อุปกรณ์นิรภัย (หมวกนิรภัยและเข็มขัดนิรภัย)

2. **การประเมินพฤติกรรมการเดินทางและความเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุ**

เนื่องจากในช่วงเดือนเมษายน 2560 มีวันหยุดราชการคือวันจักรีในวันพฤหัสบดีที่ 6 เมษายน 2560 และวันสงกรานต์ (13 - 15 เมษายน 2560) รวมทั้งวันหยุดชดเชยวันสงกรานต์วันจันทร์ที่ 17 เมษายน 2560 ทำให้มีวันหยุดราชการต่อเนื่องกับวันหยุดสุดสัปดาห์หลายวันคาดว่าจะมีประชาชนเดินทางไปท่องเที่ยวและกลับภูมิลำเนาเป็นจำนวนมาก คาดการณ์ว่าประชาชนจะทยอยเดินทางออกต่างจังหวัดเป็น 2 ช่วง คือ ช่วงแรก วันที่ 5 และ

วันที่ 7 เมษายน 2560 และช่วงที่สองในวันที่ 12 เมษายน 2560 และการเดินทางกลับเข้ากรุงเทพมหานครคาดว่าส่วนใหญ่จะกลับในวันที่ 16 - 17 เมษายน 2560 ซึ่งสถานการณ์การเกิดอุบัติเหตุจากพฤติกรรมการเดินทางในช่วงเทศกาลสงกรานต์พอสรุปได้ ดังนี้

ช่วงเวลา	ความเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุ	มาตรการที่ต้องเข้มข้น
ช่วงก่อนเทศกาล (วันที่ 5, 7 และ 12 เม.ย. 2560)	พฤติกรรมการทยอยเดินทางออกต่างจังหวัดการขับขี่บนถนนที่โล่งมีการใช้**ความเร็ว**สูงเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุมากขึ้น	1. เข้มงวดการ**บังคับใช้กฎหมาย**ตั้งแต่**ก่อนเทศกาล 7 วัน** 2. **เพิ่มการตรวจจับ**ความเร็วให้สอดคล้องกับพฤติกรรมเสี่ยง (ทั้งมิติบุคคล เวลาและสถานที่) 3. รณรงค์ให้**เปิดไฟหน้ารถ**เพื่อเพิ่มทัศนวิสัยการมองเห็น
ช่วงเทศกาล (13 - 15 เม.ย. 2560)	การ**ดื่มฉลอง**ในช่วงเทศกาลความ**เมา**ทำให้เกิดการละเลยเรื่องความปลอดภัยและ**ไม่ใช้อุปกรณ์นิรภัย**ในการขับขี่	1. ตั้ง**ด่านชุมชน** 2. ตรวจจับและ**ยึดรถ** 3. ประชาสัมพันธ์ให้เล่นน้ำสงกรานต์ใน**พื้นที่** Zoning 4. รณรงค์ให้**เปิดไฟหน้ารถ**เพื่อเพิ่มทัศนวิสัยการมองเห็น

1) **สาเหตุหลัก**ของการเกิดอุบัติเหตุคือ ขับรถเร็วเกินกฎหมายกำหนด ร้อยละ 40 รองลงมาคือ ตัดหน้ากระชั้นชิดร้อยละ 18 และดื่มแล้วขับร้อยละ 17

2) **ผู้เสียชีวิตส่วนใหญ่ไม่ใช้อุปกรณ์นิรภัย** เช่น ไม่สวมหมวกนิรภัยและไม่คาดเข็มขัดนิรภัย

3) **อุบัติเหตุใหญ่**ทำให้มีผู้เสียชีวิตเพิ่มขึ้นร้อยละ31.6 โดยเกี่ยวข้องกับ “ดื่มขับ หลับใน ไม่ใช้อุปกรณ์นิรภัย” และมีอันตรายข้างทาง (ต้นไม้)

4) **ผู้เสียชีวิตในช่วงหลังเที่ยงคืน**เพิ่มขึ้นจากร้อยละ 15 เป็นร้อยละ 21 ของช่วงเวลาอื่นของวัน ซึ่งสอดคล้องกับการจัดงานคอนเสิร์ตสงกรานต์ในช่วงค่ำถึงเที่ยงคืนในหลายจังหวัด โดยมีการดื่มแอลกอฮอล์ร่วมด้วย

5) อุบัติเหตุทางถนนได้สร้างความสูญเสียให้กับประเทศไทยเป็นอย่างมาก โดยพบว่าจะมี**ผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนเฉลี่ย 40 - 50 คนต่อวัน** ส่งผลกระทบถึงครอบครัวผู้เสียชีวิต รวมไปถึงการต้องแบกรับภาระการดูแลผู้บาดเจ็บและผู้พิการจากอุบัติเหตุดังกล่าว

6) **การวิเคราะห์สืบสวนอุบัติเหตุเชิงลึกถึงสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุใหญ่**ที่ผ่านมาจะช่วยให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องนำมาใช้เป็นข้อมูลในการกำหนดมาตรการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนโดยเฉพาะอย่างยิ่งในช่วงเทศกาลที่ประชาชนมีการใช้รถใช้ถนนเป็นจำนวนมากและมีความเสี่ยงที่จะเกิดอุบัติเหตุสูง

แผนปฏิบัติการป้องกันอุบัติเหตุช่วงเทศกาลสงกรานต์ 2560

1. มาตรการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน



ข้อเสนอแนะมาตรการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในช่วงเทศกาลสงกรานต์ 2560 จากที่ประชุมเชิงปฏิบัติการ “ร่วมสร้างมาตรการลดอุบัติเหตุทางถนนภายใต้นโยบาย One Transport ของกระทรวงคมนาคม” เมื่อวันที่ 11 มีนาคม 2560 แยกตามประเด็นปัญหาที่เป็นสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ คือ รถจักรยานยนต์ รถโดยสารสาธารณะ รถบรรทุก รถกระบะ และถนน เพื่อกำหนดมาตรการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ดังนี้

1) มาตรการความปลอดภัยด้านยานพาหนะและผู้ขับขี่

ยานพาหนะ	ประเด็นปัญหา	มาตรการ	หน่วยงานรับผิดชอบหลัก
1. รถจักรยานยนต์	**1.1 คนขับ** - ความผิดเกี่ยวกับใบขับขี่ - ไม่สวมหมวกนิรภัย - เมาแล้วขับ - ขับเร็วเกินกฎหมายกำหนด **1.2 คนซ้อนท้าย** - ไม่สวมหมวกนิรภัย - ซ้อนท้ายเกินกว่า 1 คน	(1) บังคับใช้กฎหมายพระราชบัญญัติการจราจรทางบก พ.ศ. 2522 พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ.2522 และพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 ตลอดจนกฎหมายอื่นที่เกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนนอย่างเคร่งครัดและต่อเนื่องตลอดทั้งก่อนเทศกาล 7 วัน ช่วงเทศกาล และหลังเทศกาล 7 วัน	ขบ. ทล. ทช.
		(2) สนับสนุนให้ท้องถิ่นในการปฏิบัติงานของด่านชุมชนเพื่อสกัดเมาขับโดยจัดส่งเจ้าหน้าที่เข้าร่วมปฏิบัติงานตามความเหมาะสม	ขบ. ทล. ทช.
		3) สนับสนุนและจัดส่งเจ้าหน้าที่เข้าร่วมการตั้งด่านตรวจร่วมกับเจ้าหน้าที่ตำรวจให้ครอบคลุมทุกพื้นที่ เน้นช่วงกลางคืนที่เกิดเหตุมาก	ขบ. ทล. ทช.
		4) กระตุ้นเตือนผ่านสื่อโซเชียลมีเดียให้ประชาชนปฏิบัติตามกฎจราจรโดยเคร่งครัด เช่น สวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่ ไม่ซ้อนท้ายเกินกว่า 1 คนเมาไม่ขับ ไม่ขับรถเร็ว เปิดไฟหน้ารถขณะขับขี่ทั้งกลางวันและกลางคืน อุปกรณ์ส่วนควบถูกต้องครบถ้วน เป็นต้น	ศทท.สปค. และทุกหน่วยงานในสังกัด คค.



ยานพาหนะ	ประเด็นปัญหา	มาตรการ	หน่วยงานรับผิดชอบหลัก
2. รถโดยสารสาธารณะ	**2.1 พนักงานขับรถ** - ความผิดเกี่ยวกับใบขับขี่ - เมาแล้วขับ - ขับเร็วเกินกฎหมายกำหนด - ความอ่อนเพลีย - ขับเกินระยะเวลาที่กฎหมายกำหนด - ง่วง หลับใน - พนักงานขับรถ ไม่ศึกษาเส้นทาง (รถทัศนาจรและรถเสริม)	(1) ขบ. ร่วมกับสำนักงานคณะกรรมการการอาชีวศึกษา (สอศ.) ดำเนินการตรวจความพร้อมรถโดยสารประจำทางและพนักงานขับรถโดยสาร หมวด 2 หมวด 3 และหมวด 4 ณ สถานีขนส่ง และจุดจอดรถทุกแห่ง ตามรายการตรวจสอบที่กำหนด (Checklist) กรณีพบผู้กระทำผิดให้ดำเนินการลงโทษขั้นสูงสุดทุกรายรวมถึงมีการสุ่มตรวจบนถนนสายหลักและสายรองด้วย (2) การตรวจความพร้อมของพนักงานขับรถ ได้แก่ ตรวจใบอนุญาตขับรถ ตรวจปริมาณแอลกอฮอล์ในลมหายใจ ตรวจระยะเวลาการขับจากสมุดคู่มือประจำรถ ความอ่อนเพลีย ง่วง และหลับใน เป็นต้น กรณีพบพนักงานขับรถที่ไม่พร้อมปฏิบัติหน้าที่ ให้เปลี่ยนตัวผู้ขับรถทันที (3) ตรวจจับความเร็วรถโดยสารสาธารณะในเส้นทางสายหลักเข้า - ออก กรุงเทพมหานครไปสู่ภูมิภาค โดยเพิ่มความเข้มข้น (เพิ่มจำนวนครั้ง หรือเพิ่มระยะเวลาในการออกตรวจ) ในช่วงเทศกาล (ความเร็วไม่เกิน 90 กม./ชม.) (4) ให้พนักงานขับรถ/ผู้ประจำรถต้องดูแลผู้โดยสารทุกคนให้คาดเข็มขัดนิรภัยด้วย (5) กำชับให้พนักงานขับรถศึกษาเส้นทางก่อนให้บริการ โดยเฉพาะอย่างยิ่งพนักงานขับรถทัศนาจรและรถเสริม	ขบ. บขส.
	2.2 รถโดยสาร และรถตู้ **- อุปกรณ์ส่วนควบไม่ปลอดภัย หรือ ไม่พร้อมใช้งาน**	1) กำหนดให้รถโดยสารทุกคันต้องเข้า-ออกสถานีขนส่งหรือจุดที่ ขบ. กำหนด เพื่อรับการตรวจสอบความพร้อมก่อนให้บริการ 2) การตรวจความพร้อมรถโดยสารและอุปกรณ์ส่วนควบด้านความปลอดภัยที่ออกจากสถานี/จุดจอดรถทุกคัน เช่น ระบบไฟฟ้า ยางและล้อ ที่นั่ง เข็มขัดนิรภัย ประตูฉุกเฉิน กระจก ถังดับเพลิง และค้อนทุบกระจกเป็นต้น กรณีพบรถโดยสารที่อาจก่อให้เกิดอันตรายหรือไม่พร้อมในการให้บริการให้เปลี่ยนรถทันที	ขบ. บขส.

ยานพาหนะ	ประเด็นปัญหา	มาตรการ	หน่วยงานรับผิดชอบหลัก
		3) กำหนดให้รถตู้โดยสารสาธารณะทุกคันต้องติดตั้งระบบ GPS Tracking ให้แล้วเสร็จภายในวันที่ 31 มีนาคม 2560 4) การขยายระยะเวลาการตรวจความพร้อมของรถโดยสารและพนักงานขับรถ เป็น 2 ช่วง ทั้งก่อนเทศกาล (1- 19 มีนาคม 2560) ช่วงเทศกาลและหลังเทศกาลสงกรานต์ (5 - 24 เมษายน 2560) 5) รถโดยสารสาธารณะไม่ประจำทาง (รถ 30) ทุกคันต้องจัดทำประกันภัยเพิ่มเติมจากประกันภัยตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 โดยวงเงินความคุ้มครองให้เป็นไปตามที่ ขบ. กำหนดให้แล้วเสร็จภายในวันที่ 1 เมษายน 2560 6) รถเสริมที่นำมาให้บริการในช่วงเทศกาลสงกรานต์ต้องได้รับอนุญาตจาก ขบ. มีสภาพพร้อมใช้งานทั้งตัวรถ อุปกรณ์ส่วนควบ และต้องติดตั้งระบบ GPS Tracking แล้วทุกคัน ส่วนพนักงานขับรถต้องมีใบอนุญาตขับรถที่ถูกต้อง พักผ่อนอย่างเพียงพอและสภาพร่างกายพร้อมปฏิบัติหน้าที่ทุกคน 7) กรณีของรถโดยสารสาธารณะ 2 ชั้นที่ได้จดทะเบียนและให้บริการอยู่ในปัจจุบันต้องผ่านการทดสอบการทรงตัวของรถและความปลอดภัยก่อนให้บริการทุกคัน 8) จัดทำข้อมูลเส้นทางเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุเพื่อแนะนำให้รถโดยสารสาธารณะ 2 ชั้น หลีกเลี่ยงเส้นทางดังกล่าว	ขบ. ทล. ทช.
	2.3 การดำเนินงาน ตามคำสั่ง คสช. ที่ 15/2560 เรื่อง มาตรการเพิ่มความปลอดภัยในรถโดยสารสาธารณะ	ให้ ขบ. และ บขส. ดำเนินการตามคำสั่ง คสช. ที่ 15/2560 เรื่องมาตรการเพิ่มความปลอดภัยในรถโดยสารสาธารณะ ดังนี้ (1) ผู้ได้รับอนุญาตประกอบการขนส่งต้องจัดทำสมุดประจำรถประวัติ ผู้ประจำรถ การตรวจสภาพและความพร้อมของรถและผู้ขับรถ พร้อมทั้งบันทึกการตรวจสอบดังกล่าวและใบกำกับสินค้าที่ทำการขนส่ง รวมทั้งต้องจัดทำรายงานการขนส่งและรายงานอุบัติเหตุที่เกิดจากการขนส่ง (2) ให้นายทะเบียนมีอำนาจสั่งเพิกถอนการจดทะเบียนระงับใช้รถหรือพักใช้ใบอนุญาตประกอบการขนส่งได้ไม่เกิน 6 เดือน ในกรณีที่เป็นต้นเหตุก่อให้เกิดอุบัติเหตุร้ายแรงจากการขนส่ง หรือมีการนำรถไปใช้กระทำความผิดเกี่ยวกับยาเสพติด การหลีกเลี่ยงภาษี การลักลอบขนแรงงานต่างด้าวบรรทุกผู้โดยสารเกินจำนวนที่นั่ง หรือการทอดทิ้งผู้โดยสารหรือเก็บค่าโดยสารเกินอัตราที่กำหนด (3) ควบคุมผู้ให้บริการระบบติดตามรถ จัดส่งข้อมูลที่ได้รับจาก GPS ให้ ขบ. อย่างถูกต้องและครบถ้วน หากไม่ปฏิบัติตามให้ ขบ. ปรับได้วันละไม่เกินห้าพันบาท	ขบ. บขส.

ยานพาหนะ	ประเด็นปัญหา	มาตรการ	หน่วยงานรับผิดชอบหลัก
		(4) กำหนดเงื่อนไขให้รถตู้โดยสารประจำทางและไม่ประจำทาง ต้องปฏิบัติ ดังนี้ - ไม่ติดตั้งถังบรรจุก๊าซเกินสมรรถนะของรถ - ปรับปรุงตัวรถให้เกิดความปลอดภัยยิ่งขึ้น เช่น แก้ไขกลไกการเปิดประตูหลัง ขยายประตูหรือช่องหน้าต่าง เพื่อให้ออกจากตัวรถได้สะดวกเมื่อเกิดอุบัติเหตุ - กำหนดจำนวนที่นั่งผู้โดยสารได้ไม่เกิน 13 ที่นั่ง (5) กำหนดให้รถโดยสารต้องจัดทำประกันภัยเพิ่มเติมจากประกันภัยตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 โดยวงเงินความคุ้มครองให้เป็นไปตามที่กรมการขนส่งทางบกกำหนด	
3. รถบรรทุก	- ความพร้อมของรถและคนขับรถ - จุดจอดรถบรรทุกไม่เพียงพอ - การจอดรถริมข้างทางที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ - การใช้รถบรรทุกในช่วงเทศกาลเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ - ความผิดเกี่ยวกับใบขับขี่ - ไม่ติดตั้ง GPS - ความอ่อนเพลีย - ง่วง/หลับใน - ขับเกินระยะเวลาที่กฎหมายกำหนด	(1) การควบคุม/เฝ้าระวังเส้นทางเสี่ยง (Truck Ban) (2) กำหนดจุดจอดชั่วคราวที่เหมาะสม (3) การตรวจสภาพและความพร้อมรถและอุปกรณ์ส่วนควบด้านความปลอดภัยให้ครบถ้วน รวมถึงให้รถมีป้ายสัญญาณเตือน กรณีรถจอดเสียด้วย (4) ตรวจความพร้อมของพนักงานขับรถ ได้แก่ ตรวจใบอนุญาตขับรถ ตรวจปริมาณแอลกอฮอล์ในลมหายใจ ตรวจระยะเวลาการขับจากสมุดคู่มือประจำรถ ความอ่อนเพลีย เป็นต้น (5) จัดทำข้อมูลเส้นทางเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุและแนะนำให้รถบรรทุกหลีกเลี่ยงเส้นทางดังกล่าว รวมถึงข้อมูลรูปแบบการจอดรถริมทางที่เหมาะสมเพื่อหลีกเลี่ยงการเกิดอุบัติเหตุ (6) ตรวจเช็คฐานข้อมูลรถที่ถูกระงับใช้หรือถอนการใช้งาน หรือคนขับที่ถูกระงับใบขับขี่เพื่อห้ามไม่ให้วิ่งรถ (7) ขอความร่วมมือสมาคมขนส่งสินค้าสมาคมรถบรรทุกและผู้ประกอบการขนส่งด้วยรถบรรทุกให้หลีกเลี่ยงการใช้รถบรรทุกในช่วงเทศกาลส่วนกรณีที่จำเป็นในการใช้รถบรรทุกช่วงเทศกาลให้กำชับพนักงานขับรถให้ขับด้วยความระมัดระวังและไม่ให้จอดรถบรรทุกบริเวณริมทางเพื่อป้องกันอุบัติเหตุชนท้าย	ขบ. ทล. ทช. สมาคมขนส่งสินค้าสมาคมรถบรรทุกและผู้ประกอบการขนส่งด้วยรถบรรทุก
4. รถกระบะ	- การใช้รถกระบะบรรทุกผู้โดยสาร - การบรรทุกเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด	(1) ให้เพิ่มความเข้มงวดในการตรวจสอบและบังคับใช้กฎหมายอย่างเคร่งครัด โดยเฉพาะอย่างยิ่งกรณีการใช้รถกระบะบรรทุกผู้โดยสาร (2) กรณีการใช้รถผิดประเภทสามารถขอความร่วมมือทหารตามคำสั่ง คสช. 13/59 เรื่องการป้องกันและปราบปรามการกระทำความผิดบางประการที่เป็นภยันตรายต่อความสงบเรียบร้อยหรือบ่อนทำลายระบบเศรษฐกิจและสังคมของประเทศ เพื่อนำรถที่กระทำผิดไปเพื่อการตรวจสอบภายใน 7 วันได้	ขบ.

ยานพาหนะ	ประเด็นปัญหา	มาตรการ	หน่วยงานรับผิดชอบหลัก
5. รถยนต์ทั่วไป	- การขับรถเร็ว เกินกว่าที่กฎหมายกำหนด - สภาพรถไม่ปลอดภัย ในการใช้งาน - ไม่ใช้อุปกรณ์นิรภัย	(1) บังคับใช้กฎหมายอย่างเคร่งครัดโดยเน้นเรื่องการตรวจจับความเร็วจากกล้องตรวจจับความเร็ว การเข้มงวดการคาดเข็มขัดนิรภัย สภาพความพร้อมของรถ เช่น ยาง ระบบไฟ ยางปัดน้ำฝน แตร เป็นต้น (2) ถนนเพิ่มพื้นที่ในการติดตั้งกล้องตรวจจับความเร็ว (3) กรณีผู้ขับขี่กระทำการผิดกฎหมายและได้รับใบสั่งของเจ้าพนักงานจราจร แต่ไม่ไปดำเนินการชำระค่าปรับให้ ขบ. ดำเนินการตาม คำสั่ง คสช. 14/2560 เรื่อง มาตรการเพิ่มประสิทธิภาพการบังคับใช้กฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบกโดยเคร่งครัด	ขบ. ทล. ทช.

2) มาตรการด้านความปลอดภัยทางถนน

มาตรการ	หน่วยงานรับผิดชอบหลัก
1. ตรวจสอบสภาพความพร้อมของทาง ได้แก่ ป้ายจราจร เครื่องหมายควบคุมการจราจร สัญญาณไฟจราจร ไฟฟ้าแสงสว่างและไฟกะพริบให้อยู่ในสภาพดีพร้อมใช้งาน รวมถึงป้องกันการเกิดอุบัติเหตุที่เกิดจากอันตรายข้างทาง เช่น ต้นไม้ป้ายโฆษณาต่างๆ รวมถึงการจอดรถบรรทุกข้างทางและแผงขายสินค้าข้างทางที่อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุ 2. บริเวณที่มีงานก่อสร้างให้ตรวจสอบและติดตั้งเครื่องหมาย สัญญาณไฟ ป้ายเตือนในบริเวณที่มีงานก่อสร้างให้ชัดเจน 3. ตรวจสอบและแก้ไขพื้นที่จุดเสี่ยง/จุดอันตรายที่เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้งและอุบัติเหตุรุนแรง รวมทั้งจุดวิกฤตด้านการจราจรเพื่อติดตั้งป้ายเตือนให้ผู้ใช้รถใช้ถนนทราบเพื่อให้เกิดความระมัดระวังมากขึ้น 4. จัดช่องทางพิเศษ (Reversible Lane) และทางเลี่ยงทางลัดโดยจัดทำป้ายบอกและแนะนำเส้นทางและระยะทางเพื่อให้เกิดความปลอดภัยและเป็นการอำนวยความสะดวกด้านจราจร 5. ให้บริหารจัดการจราจรโดยพิจารณาปิดทางร่วมทางแยกและจุดกลับรถในเส้นทางสายหลักบริเวณที่สภาพการจราจรหนาแน่นและมีการเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง	ทุกหน่วยงานในสังกัด คค.

3) มาตรการรณรงค์ประชาสัมพันธ์

มาตรการ	หน่วยงานรับผิดชอบหลัก
1. รณรงค์ให้ผู้ขับขี่รถยนต์และรถจักรยานยนต์เปิดไฟหน้ารถยนต์ช่วงกลางวันเพื่อเพิ่มทัศนวิสัยในการมองเห็นของผู้ร่วมใช้ทางซึ่งจะมีส่วนช่วยลดการเกิดอุบัติเหตุได้ 2. การสร้างจิตสำนึกให้ตระหนักว่าอุบัติเหตุเป็นภัยใกล้ตัว โดยรณรงค์ให้เคารพกฎจราจร สวมหมวกนิรภัยคาดเข็มขัดนิรภัยไม่ขับรถเร็วเมา/ง่วงไม่ขับ 3. หลีกเลี่ยงการเล่นน้ำบนพื้นผิวจราจรหรือการใช้รถกระบะบรรทุกคนในการเล่นน้ำ 4. สนับสนุนให้มีการเล่นน้ำสงกรานต์ในพื้นที่ที่หน่วยราชการกำหนด (Zoning) โดยปลอดเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ทุกชนิด 5. ประชาสัมพันธ์ขอความร่วมมือประชาชนแจ้งเหตุฉุกเฉินอุบัติเหตุ ไฟไหม้ข้างทาง หรือกรณีพบการขับขี่รถในลักษณะที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุหรือไม่ปลอดภัย เป็นต้น	ทล. ทช. กทพ.

4) มาตรการการสืบสวนอุบัติเหตุเชิงลึก

มาตรการ	หน่วยงานรับผิดชอบหลัก
หน่วยงานที่เกี่ยวข้องที่มีอำนาจหน้าที่ดำเนินการจัดให้มีระบบการสืบสวนอุบัติเหตุทางถนนเชิงลึกกรณีเกิดอุบัติเหตุใหญ่ที่มีผู้เสียชีวิตและ/หรือบาดเจ็บ (admit) เกินกว่า 5 คนหรือกรณีที่เป็นที่ได้รับความสนใจเพื่อนำไปสู่การแก้ไขปัญหารวมถึงการจัดให้มีระบบการรายงาน/ประชาสัมพันธ์ข้อมูลความสูญเสียจากอุบัติเหตุและจำนวนผู้เสียชีวิตให้สื่อมวลชนทราบ ดังนี้ 1. เฝ้าระวังและติดตามข่าวการเกิดอุบัติเหตุตลอดทั้งช่วงเทศกาล 2. กรณีเมื่อเกิดอุบัติเหตุใหญ่ทางถนน ให้หน่วยงานดำเนินการ ดังนี้	ขบ. ทล. ทช. กทพ. และ ศทท. สปค.
2.1 ขบ.บูรณาการร่วมกับ ทล. ทช. หรือ กทพ.เร่งเข้าพื้นที่เกิดเหตุเพื่อจัดเก็บข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุในเบื้องต้น (ขบ. ตรวจสอบเรื่องรถ คนขับและผู้โดยสาร ทล. ทช. และ กทพ. ตรวจสอบเรื่องถนนและสิ่งแวดล้อม ลักษณะการเกิดเหตุ) ภาพถ่าย/วีดีโอ พร้อมวิเคราะห์สาเหตุและปัจจัยเสริมที่ทำให้เกิดความรุนแรงของอุบัติเหตุร่วมกันและรายงานเหตุการณ์เสนอผู้บริหารกระทรวงคมนาคมทราบในทันทีผ่านทางศูนย์ปฏิบัติการคมนาคม (MOTOC) ศูนย์ปลอดภัยคมนาคม (ศปภ.คค.) และทางแอปพลิเคชันไลน์ของผู้บริหาร 2.2 ขบ. ร่วมกับ ทล. ทช. หรือ กทพ. จัดทำรายงานการสืบสวนอุบัติเหตุเชิงลึก โดยให้ดำเนินการตามแนวทาง ด้านการสอบสวนอุบัติเหตุเชิงลึกเพื่อรายงานให้กระทรวงคมนาคมทราบภายใน 15 วันหลังเกิดเหตุ 2.3 ขบ. สนับสนุนการดูแลผู้ประสบเหตุให้ได้รับการรักษาพยาบาล การรับความคุ้มครองจากประกันภัย รวมถึงการสัมภาษณ์ผู้บาดเจ็บเพื่อจัดเก็บข้อมูลต่อไป	

ข้อเสนอแนะการดำเนินงานตามมาตรการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน

1) ขบ. และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการให้เป็นไปตามคำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ (คสช.) โดยเคร่งครัด ดังนี้

1.1) คำสั่ง คสช. ที่ 14/2560 เรื่อง มาตรการเพิ่มประสิทธิภาพการบังคับใช้กฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบก

1.2) คำสั่ง คสช. ที่ 15/2560 เรื่อง มาตรการเพิ่มความปลอดภัยในรถโดยสารสาธารณะ

2) ทุกหน่วยงานในสังกัด คค. ดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องกับมาตรการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนโดยเคร่งครัดและเพิ่มความเข้มงวดการปฏิบัติงานตามมาตรการในแต่ละช่วงเวลาของแผนปฏิบัติการป้องกันอุบัติเหตุฯ

2. มาตรการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางน้ำ (จท. และ กทท.)

1) เข้มงวดการรักษาความปลอดภัยท่าเรือ รวมถึงความปลอดภัยของชีวิตและทรัพย์สินของผู้โดยสารและผู้ใช้บริการ

2) จัดเจ้าหน้าที่และเรือตรวจการณ์เจ้าท่าควบคุมการจราจรทางน้ำบริเวณท่าเทียบเรือที่มีการจราจรหนาแน่นทั้งในกรุงเทพและส่วนภูมิภาคเพื่อแนะนำข้อมูลเกี่ยวกับการเดินทางและกวดขันเข้มงวดให้สวมเสื้อชูชีพ

3) การปฏิบัติการศูนย์ปลอดภัยทางน้ำและศูนย์ควบคุมปฏิบัติการทางโทรทัศน์วงจรปิด (CCTV) ทั้งส่วนกลางและส่วนภูมิภาค รวมถึงตั้งศูนย์ควบคุมการจราจรทางทะเล เพื่อรับแจ้งเหตุและให้ความช่วยเหลือตลอด 24 ชั่วโมง

4) ตรวจสภาพความพร้อมของเรือโดยสารให้มีความมั่นคง แข็งแรง พร้อมทั้งมีอุปกรณ์ช่วยชีวิต เช่น ห่วงชูชีพ เสื้อชูชีพเครื่องดับเพลิงและสัญญาณไฟเรือเดินให้พร้อมใช้งาน ตลอดจนอุปกรณ์ดับเพลิง เป็นต้น

5) เรือโดยสารต้องมีป้ายแสดงจำนวนคนโดยสารไว้ในที่ที่สามารถมองเห็นได้ชัดเจน

6) โป๊ะเทียบเรือให้ติดตั้งป้ายระบุจำนวนคนโดยสารที่สามารถรับน้ำหนักได้ไว้ในบริเวณที่สามารถมองเห็นได้ชัดเจนมีความมั่นคง แข็งแรงและเหมาะสมกับสภาพการใช้งาน โดยเข้มงวดไม่ให้ผู้โดยสารลงไปบนโป๊ะเกินจำนวนที่กำหนดทั้งขาลงและขาขึ้นจากเรือ

3. มาตรการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางราง (รฟท. รฟม. และ รฟฟท.)

1) จัดพนักงานตรวจสอบเส้นทางรถไฟ โดยเพิ่มความถี่การตรวจมากกว่าในช่วงปกติอย่างน้อย 2 ครั้ง/วัน ควบคุมความปลอดภัยภายในสถานีและบนขบวนรถ รวมถึงเฝ้าระวังอุบัติเหตุบริเวณทางผ่าน (จุดตัดถนน) และภายในสถานีรถไฟรวมทั้งบริเวณโดยรอบ

2) พิจารณาเปิดไฟหน้ารถจักรตลอดเวลาเพื่อให้ผู้ข้ามทางรถไฟสังเกตได้โดยชัดเจน

3) เข้มงวดการรักษาความปลอดภัยและการจัดระเบียบการควบคุมภายในอาคารผู้โดยสาร/สถานีรถไฟ/สถานีรถไฟฟ้า เพื่อความปลอดภัยของชีวิตและทรัพย์สินของผู้โดยสารและผู้ใช้บริการ ตลอดจนการจัดวางสิ่งของสัมภาระโดยไม่มีผู้รับผิดชอบ รวมทั้งที่ทิ้งขยะด้วย

4) ห้ามผู้โดยสารรถไฟใช้หลังคาบันไดหรือข้อต่อของขบวนรถไฟเป็นที่โดยสารโดยเด็ดขาด

4. มาตรการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางอากาศ (ทย. บวท. บกท. ทอท. และ บทม.)

1) เข้มงวดการรักษาความปลอดภัยท่าอากาศยานและอาคารผู้โดยสาร รวมถึงความปลอดภัยของชีวิตและทรัพย์สินของผู้โดยสารและผู้ใช้บริการ ตลอดจนการวางสิ่งของสัมภาระโดยไม่มีผู้รับผิดชอบ

2) บริหารจัดการระยะห่างการขึ้น - ลงของอากาศยานแต่ละสนามบิน เพื่อลดการกระจุกตัวของเที่ยวบิน ทำให้การจราจรทางอากาศมีความปลอดภัย คล่องตัวและง่ายต่อการแก้ไขปัญหาฉุกเฉิน

3) ปฏิบัติการควบคุมการจราจรทางอากาศให้เป็นไปอย่างปลอดภัยและมีประสิทธิภาพสูงสุด

4) ดูแลตรวจสอบเครื่องบินโดยสารและอุปกรณ์ความปลอดภัย ตลอดจนระบบการลำเลียงสัมภาระให้สามารถใช้การได้อย่างมีประสิทธิภาพตามมาตรฐานสากล

แผนอำนวยความสะดวกรองรับการเดินทางของประชาชนช่วงเทศกาลสงกรานต์ 2560 กระทรวงคมนาคมได้จัดทำขึ้นเพื่อให้บริการและอำนวยความสะดวกในการเดินทาง ประกอบด้วย การให้บริการขนส่งสาธารณะ การอำนวยความสะดวกด้านโครงข่ายถนน การจัดเตรียมสิ่งอำนวยความสะดวกภายในท่าเรือ/สถานีขนส่ง/ท่าอากาศยานและอาคารผู้โดยสาร/สถานีรถไฟ และอำนวยความสะดวกในด้านข้อมูลการจราจร ระหว่างวันที่ 5 - 18 เมษายน 2560 รวม 14 วัน





แผนอำนวยความสะดวกรองรับการเดินทางของประชาชน

1. การจัดตั้งจุดให้บริการประชาชนระหว่างการเดินทาง

หน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคมได้จัดตั้งจุดให้บริการประชาชนทางถนนและทางน้ำ เพื่ออำนวยความสะดวกและความปลอดภัยในการเดินทางของประชาชนระหว่างวันที่ 5 - 18 เมษายน 2560 จำนวนทั้งสิ้น 718 จุด ทั่วประเทศ เพื่อให้บริการที่พักผ่อน น้ำดื่ม ห้องสุขา ผ้าเย็นและสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ รวมถึงบริการข้อมูลการเดินทาง และบริการตรวจสภาพรถ เติมลมยาง น้ำ น้ำกลั่น และเปลี่ยนอะไหล่บางรายการฟรี ดังนี้

หน่วยงาน	ขบ.	ทล.	ทช.	กทพ.	จท.	รวม
จำนวนจุดให้บริการ	189	396	76	4	53	718 จุด

2. การให้บริการฟรีในช่วงเทศกาลสงกรานต์ 2560

หน่วยงาน	การให้บริการฟรี
ขสมก.	- จัดรถ ShuttleBus**รถเฉพาะกิจฟรี** จำนวน 2 เส้นทาง (เฉพาะวันที่ 5 - 10 เมษายน และ 13 - 16 เมษายน 2560) ดังนี้ (1) เส้นทางที่ 1 สาย 3 อู่หมอชิต 2 - สถานีรถไฟฟ้า BTS จตุจักร วันละ 3 คัน (2) เส้นทางที่ 2 สาย 54 อู่หมอชิต 2 - อนุสาวรีย์ชัย วันละ 5 คัน - จัดรถอำนวยความสะดวกให้กับประชาชนที่เดินทางมากราบสักการะพระบรมศพฯ ณ พระที่นั่งดุสิตมหาปราสาทในพระบรมมหาราชวัง
ขบ.	จัดกิจกรรม**ตรวจรถก่อนใช้**ปลอดภัยแน่นอน ร่วมกับภาคีเครือข่าย ให้บริการ**ตรวจรถฟรี 20 รายการ**
ทล.	**ยกเว้นการจัดเก็บค่าผ่านทางบนทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 และ 9** ตั้งแต่เวลา 00.01 น. ของวันที่ **11 เมษายน 2560** ถึงเวลา 24.00 น. ของวันที่ **18 เมษายน 2560**
กทพ.	**ยกเว้นการจัดเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทางพิเศษบูรพาวิถี** (ทางพิเศษสายบางนา-ชลบุรี) ทางยกระดับด้านทิศใต้สนามบินสุวรรณภูมิเชื่อมทางพิเศษบูรพาวิถี และทางเชื่อมต่อทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี - สุขสวัสดิ์) ตั้งแต่เวลา 00.01 น. ของวันที่ **11 เมษายน 2560** ถึงเวลา 24.00 น. ของ**วันที่ 18 เมษายน 2560**

3. การให้บริการระบบขนส่งสาธารณะ

หน่วยงานที่รับผิดชอบจัดเตรียมพื้นที่สถานีขนส่ง ชานชาลาและพื้นที่จอดรถสำรองให้เพียงพอกับความต้องการเดินทางของประชาชนรวมทั้งจัดเตรียมและเพิ่มจำนวนรถโดยสารประจำทาง/ไม่ประจำทางเพิ่มจำนวนตู้โดยสารรถไฟและเที่ยววิ่ง เพิ่มเที่ยวบินเสริมพิเศษ เพื่อรองรับปริมาณการเดินทางระหว่างวันที่ 5 - 18 เมษายน 2560 รวม 14 วัน จำนวน 521,996 เที่ยวรองรับผู้โดยสาร 35,624,400 คน-เที่ยวเพิ่มขึ้นร้อยละ 75.40 จากเทศกาลสงกรานต์ปี 2559 ระหว่างวัน 8 - 18 เมษายน 2559 รวม 11 วัน ซึ่งประชาชนใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะ จำนวน 20,309,862 คน - เที่ยว ดังนี้

ตารางแสดงประมาณการจำนวนเที่ยวและผู้โดยสารช่วงเทศกาลสงกรานต์ 2560 ของหน่วยงานในสังกัด คค. ระหว่างวันที่ 5 - 18 เมษายน 2560

หน่วยงาน	จำนวนเที่ยววิ่ง/บิน (เที่ยว)			จำนวนผู้โดยสาร (คน-เที่ยว)	จำนวนผู้โดยสารเฉลี่ย/วัน
	ปกติ	เสริม	รวม		
เขตกรุงเทพมหานคร					
ขสมก.	248,011	33,617	281,628	16,248,954	1,160,640
รฟม.	8,294	-	8,294	7,783,534	555,967
รฟฟท.	2,554	30	2,584	758,553	54,182
รวม	**258,859**	**33,647**	**292,506**	**24,791,041**	**1,770,789**
ระหว่างจังหวัด					
บขส.	167,608	19,968	187,576	3,070,589	219,328
รฟท.	2,818	24	2,842	1,526,000	109000
ทย.	5,539	-	5,539	673,426	48,102
ทอท.	33,409	130	33,533	5,563,344	33,409
รวม	**209,374**	**20,122**	**229,490**	**10,833,359**	**409,839**
รวมทั้งประเทศ	**468,233**	**53,769**	**521,996**	**35,624,400**	**2,180,628**

ที่มา : ขสมก. รฟม. รฟฟท. บขส.รฟท. ทย. ทอท.

4. การอำนวยความสะดวกด้านโครงข่ายถนน

หน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม ประกอบด้วย กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบทและการทางพิเศษแห่งประเทศไทยได้ดำเนินการบำรุงรักษาทางให้อยู่ในสภาพดีไม่มีจุดเสี่ยง ติดตั้งป้ายเตือน ป้ายแนะนำเส้นทางเลี่ยง/ทางลัดตามมาตรฐานที่เห็นได้ชัดเจน มีการตรวจสอบและติดตั้งไฟฟ้าส่องสว่าง ไฟสัญญาณจราจร จัดรถบริการให้ความช่วยเหลือผู้ใช้ทางเมื่อเกิดอุบัติเหตุหรือรถเสียพร้อมทั้งขอความร่วมมือผู้รับจ้างคืนผิวทางและหยุดงานก่อสร้าง/บำรุงทางในช่วงเทศกาล เป็นต้น

5. การจัดเตรียมสิ่งอำนวยความสะดวกภายในท่าเรือ/ สถานีขนส่ง/ ท่าอากาศยานและอาคารผู้โดยสาร/สถานีรถไฟ/ สถานีรถไฟฟ้าพร้อมจัดเจ้าหน้าที่คอยอำนวยความสะดวกผู้ใช้บริการ รวมทั้งเข้มงวดเรื่องความสะอาดของห้องน้ำภายในสถานีขนส่งผู้โดยสาร สนามบิน ท่าเรือ ขบวนรถไฟ และเตรียมการในการให้บริการผู้พิการ พร้อมทั้งจัดให้มีที่จอดรถยนต์ รถจักรยานที่สะดวกและปลอดภัยอย่างเพียงพอ ตลอดจนการอำนวยความสะดวกด้านข้อมูลสภาพการจราจรทางอากาศและข่าวสารของเครื่องบินแก่ผู้ใช้บริการตามที่มีการร้องขอเพื่อทำให้ภาพรวมการปฏิบัติงานมีประสิทธิภาพสูงสุด

6. การอำนวยความสะดวกในด้านข้อมูลการจราจรโดยศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม ได้จัดตั้งศูนย์ปลอดภัยคมนาคม (ศปภ.คค.) เป็นศูนย์รับแจ้งเหตุสายด่วน 1356 ตลอด 24 ชั่วโมง เพื่อประสานการช่วยเหลือกรณีเกิดเหตุ พร้อมทั้งรายงานสถานการณ์ต่อผู้บริหารระดับสูงของกระทรวงคมนาคมและศูนย์ปฏิบัติการกระทรวงคมนาคม (MOTOC) ซึ่งผู้บริหารระดับสูงของกระทรวงคมนาคมได้บัญชาการหน่วยงานในสังกัดที่เกี่ยวข้องรายงานข้อมูลด้านการให้บริการในการเดินทาง อาทิ สถิติจำนวนผู้โดยสาร จำนวนเที่ยวบริการ ข้อมูลอุบัติเหตุ (ระบบ TRAMS) และข้อมูลจากภาพวงจรปิด (CCTV) ผ่าน MOTOC รายงานต่อผู้บริหารระดับสูงเพื่อวิเคราะห์สถานการณ์พฤติกรรมการเดินทางของประชาชนและสั่งการในกรณีเกิดเหตุฉุกเฉิน

การติดตามผลการปฏิบัติงาน รายงานผลและการประเมินผลการดำเนินงานตามมาตรการ

1. ช่วงเทศกาล

1) ทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องด้านการป้องกันและลดอุบัติเหตุ

- ให้รายงานสถานการณ์จราจรและการเกิดอุบัติเหตุขนาดใหญ่ให้ศูนย์ปลอดภัย กระทรวงคมนาคม (ศปภ.คค.) ทันทีที่ได้รับแจ้งเหตุ เพื่อรายงานให้ผู้บริหาร คค. บริหารจัดการภาวะวิกฤต เพื่อจัดทำรายงานสรุปนำเรียนรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

2) กรณีการเกิดอุบัติเหตุใหญ่ทางถนน

- ให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง (ขบ. ทล. ทช. กทพ.) ที่มีอำนาจหน้าที่ดำเนินการจัดให้มีระบบการสืบสวนอุบัติเหตุทางถนนเชิงลึกกรณีที่มีผู้เสียชีวิตและ/หรือบาดเจ็บ (admit) เกินกว่า 5 คน หรือกรณีที่ได้รับความสนใจเพื่อนำไปสู่การแก้ไขปัญหารวมถึงการจัดให้มีระบบการรายงาน/ประชาสัมพันธ์ข้อมูลความสูญเสียจากอุบัติเหตุและจำนวนผู้เสียชีวิตให้สื่อมวลชนทราบ

3) ทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องด้านการให้บริการขนส่งสาธารณะ (ขสมก. บขส. รฟท. รฟม. รฟฟท. ทอท. และ บกท.) รายงานสถิติจำนวนผู้โดยสาร และจำนวนเที่ยวการให้บริการทั้งขาเข้าและขาออกในแต่ละวัน ภายในเวลา 08.00 น. ของวันรุ่งขึ้นตลอดช่วงระยะเวลาปฏิบัติงานตามแผนปฏิบัติการฯ



2. ช่วงหลังเทศกาล

ภายหลังเสร็จสิ้นช่วงเทศกาลสงกรานต์ 2560 ให้ทุกหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคมจัดส่งข้อมูลผลการปฏิบัติงานให้ สนข. ภายในวันที่ 21 เมษายน 2560 เพื่อสรุปผลการดำเนินการเบื้องต้นนำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อทราบ พร้อมทั้งจัดทำรายงานผลการดำเนินงานตามแผนฯ ดังกล่าว นำเสนอกระทรวงคมนาคมเพื่อใช้ประกอบการพิจารณาปรับปรุงแผนฯ ในปีถัดไป ดังนี้

1) ทุกหน่วยงานที่มีภารกิจตามแผนการป้องกันและลดอุบัติเหตุ (ขบ. ทล. ทช. กทพ. บขส. จท. กทท. รฟท. รฟม. รฟฟท. ทย. บวท. บกท. ทอท. และ บทม.) รายงานผลการปฏิบัติงาน ปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินงาน พร้อมคำแนะนำและข้อเสนอแนะเพิ่มเติม

2) ทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องด้านการให้บริการขนส่งสาธารณะ (ขสมก. บขส. รฟท. รฟม. รฟฟท. ทอท. และ บกท.) รายงานสถิติจำนวนผู้โดยสารและจำนวนเที่ยวการให้บริการตลอดทั้งเทศกาล

ประโยชน์ที่จะได้รับ

1. ป้องกันและลดจำนวนการเกิดอุบัติเหตุ รวมทั้งความสูญเสียชีวิตและทรัพย์สินของประชาชนที่เกิดขึ้นจากการเดินทางในช่วงเทศกาล

2. ประชาชนได้รับบริการการขนส่งสาธารณะที่มีคุณภาพและมีความปลอดภัยขั้นสูง รวมถึงในเขตพื้นที่สถานีขนส่ง สถานีรถไฟ ท่าอากาศยานและท่าเทียบเรือ โดยมีระบบขนส่งสาธารณะที่สามารถเชื่อมต่อถึงกันได้อย่างสะดวก

3. ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนได้รับบริการด้านการจราจรและสิ่งอำนวยความปลอดภัยในการเดินทางด้วยระบบโครงข่ายถนนและรางโดยมีมาตรการรองรับเพื่อการป้องกันและแก้ไขปัญหาโดยทันที

ผลการประชุมคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) ครั้งที่1/2560



สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) จัดประชุมคณะกรรมการจัดระบบการจราจร ทางบก (คจร.) ครั้งที่ 1/2560 เพื่อติดตามผลและเร่งรัดการแก้ไขปัญหาจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล เมื่อวันที่ 9 กุมภาพันธ์ 2560 ณ ห้องประชุม 301 ตึกบัญชาการ 1 ทำเนียบรัฐบาล โดยมี นายสมคิด จาตุศรีพิทักษ์ รองนายกรัฐมนตรี เป็นประธานในการประชุม และมี นายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม นายวิชิต อัคราทิตย์ รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม นายชาติชาย ทิพย์สุนาวี ปลัดกระทรวงคมนาคม รวมทั้ง ผู้บริหารระดับสูงของกระทรวงคมนาคม เข้าร่วมประชุมร่วมกับหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง อาทิ กระทรวงมหาดไทย สำนักงบประมาณ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ กรุงเทพมหานคร หน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม พร้อมทั้งผู้ทรงคุณวุฒิด้านต่างๆ ของ คจร. ฯลฯ ซึ่งนายชัยวัฒน์ ทองคำคูณ ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ทำหน้าที่เป็นเลขานุการในการประชุม สรุปสาระสำคัญผลการประชุมได้ ดังนี้

1. โครงการคมนาคมอย่างยั่งยืน 2.0 (Sustainable Mobility Project 2.0) : สาทร โมเดล

ที่ประชุมได้รับทราบผลการดำเนินการของสาทรโมเดล ประกอบด้วยมาตรการที่สำคัญๆ คือ 1) มาตรการบริหารจัดการจราจร 2) มาตรการจอดแล้วจร 3) มาตรการเหลื่อมเวลาทำงาน 4) แอปพลิเคชัน Linkflow และ 5) มาตรการรถรับ-ส่งนักเรียน หรือรับส่งพนักงาน ซึ่งได้รับความร่วมมือจากประชาชน สถานศึกษา ภาคเอกชน และภาครัฐ ทำให้เกิดกระบวนการทำงานร่วมกันผ่านมาตรการต่างๆ ที่สามารถลดความแออัดของพื้นที่โดยรอบถนนสาทรได้เป็นอย่างดี ซึ่งผลการดำเนินงานที่ผ่านมาในช่วงปี 2557 - 2559 ได้มีการรวมพื้นที่จอดรถ 2,494 คัน ผู้ใช้ Park & ride กรุงธนบุรี สามารถลดระยะเวลาในการเดินทางได้ 20 นาที การใช้รถ Shuttle Bus รับส่งนักเรียนในพื้นที่ มีนักเรียนใช้บริการ 42 คน สามารถประหยัดเวลาเดินทางได้ 59 นาที เมื่อเทียบกับการขับรถยนต์รับส่ง บริษัทเอกชนที่มีสำนักงานตั้งอยู่บริเวณถนนสาทรและสีลมจำนวน 11 บริษัท ได้เริ่มใช้มาตรการเหลื่อมเวลาทำงาน รวมทั้งมีการจัดช่องจราจรพิเศษ







จัดการจราจรบริเวณข้างโรงเรียนกรุงเทพคริสเตียน และบริหารควบคุมสัญญาณไฟจราจร ช่วยระบายรถมากขึ้น 12.6% และความเร็วเพิ่มขึ้น 68% นอกจากนี้ ที่ประชุมได้เห็นชอบในหลักการของแผนแม่บทการขยายมาตรการที่ได้ดำเนินการในสาทรโมเดลไปยังพื้นที่ต่างๆ (Roadmap) ไปสู่การปฏิบัติ ได้แก่ การจัดการจราจรและการบริหารความต้องการการเดินทาง ประกอบด้วย Park & ride master plan, Voluntary agreement with schools และ Voluntary agreement with company เพื่อขยายมาตรการที่ได้ดำเนินการในสาทรโมเดลไปยังพื้นที่ต่างๆ รวมทั้งได้มอบให้กระทรวงคมนาคมจัดทำบันทึกข้อตกลงความร่วมมือทางวิชาการ (MOU) เพื่อแก้ไขปัญหาจราจรในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ในการจัดตั้งสถาบันด้านการสัญจรอย่างยั่งยืน (Sustainable Mobility Institute : SMI) ร่วมกับจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย เพื่อเป็นหน่วยงานประสานความร่วมมือระหว่างทุกภาคส่วนและดำเนินการตามแนวทางการขนส่งที่ยั่งยืนเพื่อให้เกิดผลเป็นรูปธรรมต่อไป

2. การมอบหมายให้กรุงเทพมหานครเป็นผู้บริหารจัดการเดินรถโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงหมอชิต - สะพานใหม่-คูคต และช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.)

ที่ประชุมได้รับทราบผลการดำเนินงานของคณะกรรมการภายใต้บันทึกข้อตกลงความร่วมมือ (MOU) ระหว่างกระทรวงคมนาคม รฟม. และ กทม. ในการมอบหมายให้กรุงเทพมหานครเป็นผู้บริหารจัดการเดินรถโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ - คูคต และ ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ และมีมติเห็นชอบในหลักการสำหรับการโอนหนี้สินและทรัพย์สินโครงการฯ ดังกล่าว รวมทั้งมอบหมายกระทรวงคมนาคมรายงานผลการดำเนินงาน ให้คณะรัฐมนตรีทราบ และให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องไปดำเนินการตามขั้นตอนของกฎหมายต่อไป ทั้งนี้ ที่ประชุมยังได้มอบหมายให้คณะกรรมการประเมินทรัพย์สินฯ เร่งรัดดำเนินการโอนหนี้สินและทรัพย์สินโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ - คูคต รวมทั้งมีมติเห็นชอบให้กรุงเทพมหานครเดินรถเชื่อมต่อจากสถานีแบริ่งไปสถานีสำโรงเพื่อให้ประชาชนเกิดความสะดวกในการเดินทาง และมอบหมายให้กรุงเทพมหานคร รฟม. กระทรวงคมนาคม และกระทรวงการคลัง หารือร่วมกันเกี่ยวกับแนวทางในการเดินรถและการลงทุนในอนาคตของโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวช่วงสมุทรปราการ - บางปู และ ช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ - คูคต ต่อไป







3. การพิจารณาแนวเส้นทางโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ซึ่งเส้นทางซ้อนทับแนวเส้นทางโครงการรถไฟชานเมือง สายสีแดงอ่อน ช่วงตลิ่งชัน-สถานีศิริราชของ การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.)

ที่ประชุมมีมติเห็นชอบให้ รฟม. ดำเนินการโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย-ตลิ่งชัน โดยกำหนดให้แนวเส้นทางสิ้นสุดที่สถานีบางขุนนนท์ (ถนนจรัญสนิทวงศ์) ก่อนในระยะแรก โดยมีความเห็นว่า โครงการดังกล่าว เป็นหนึ่งในโครงการรถไฟฟ้า 10 สายทางในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ตามแผนแม่บทที่คณะรัฐมนตรีอนุมัติเมื่อปี พ.ศ. 2553 และเป็นโครงการตามแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558 - 2565 จึงควรเร่งดำเนินการเพื่อให้สามารถเปิดให้บริการประชาชนได้ภายในปี 2565 ตามเป้าหมาย ซึ่งจะทำให้โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้มเป็นโครงข่ายที่เชื่อมโยงการเดินทางจาก ฝั่งตะวันออก-ตะวันตกของกรุงเทพฯ และปริมณฑลได้อย่างสมบูรณ์ โดยโครงการรถไฟชานเมืองสายสีแดงอ่อน ช่วงตลิ่งชัน-สถานีศิริราช เป็นโครงการใหม่ของ รฟท. เป็นพื้นที่ให้บริการเดียวกับสายสีส้มช่วงตลิ่งชัน - สถานีศิริราช หากแนวเส้นทางโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้มตะวันตกจากสถานีศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทยมาสิ้นสุดที่สถานีบางขุนนนท์เพื่อเชื่อมกับโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย ช่วงบางซื่อ-ท่าพระ โดยมีแนวเส้นทางโครงการรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดงอ่อนจากสถานีศาลายา-สถานีศิริราช ซึ่งเชื่อมต่อที่สถานีบางขุนนนท์ด้วยมารองรับ การเดินทางไปยังฝั่งตะวันตกแทนจะสามารถลดค่าก่อสร้างงานโยธาของโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้มลงได้ประมาณกว่า 15,000 ล้านบาท รวมทั้งสามารถลดผลกระทบจากการโยกย้ายและเวนคืนที่ดินด้วย และในอนาคต หากการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้มตะวันตกจากสถานีบางขุนนนท์ไปถึงสถานีตลิ่งชัน



ตามแผนแม่บท ระบบรางฯ ยังมีความเหมาะสมก็สามารถดำเนินการ โดยกำหนดให้เป็นแผนดำเนินงานระยะถัดไปได้ และมีมติมอบหมายให้ รฟท. และ รฟม. พิจารณาการกำหนดค่าโดยสารให้เกิดความเหมาะสมร่วมกัน เพื่อไม่ให้เกิดผลกระทบกับประชาชนในอนาคต

4. การศึกษาความเหมาะสมโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาล ช่วงแคราย-ลำสาลี (บึงกุ่ม)

- มอบหมายให้ สนข. ดำเนินการศึกษาความเหมาะสมโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาล ช่วงแคราย - ลำสาลี (บึงกุ่ม) และพิจารณาทางเลือกอื่นในการเชื่อมต่อกับทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 9 และความเป็นไปได้ในการเชื่อมต่อทางยกระดับอุตราภิมุขกับวงแหวนตะวันตก เพื่อพิจารณาในภาพรวมตลอดการเชื่อมต่อต่างๆ ในแนว E-W Corridor
- มอบหมายให้ กทพ. ดำเนินการโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 3 สายเหนือ ตอน N2 และส่วนต่อขยายกับทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 9 (ถนนกาญจนาภิเษก) ตามแนวทางที่ หน.คสช. อนุมัติให้ความเห็นชอบ ในหลักการแทน โดยให้สอดคล้องกับผลการศึกษาของ สนข. และให้ กทพ. พิจารณาแนวทางเชื่อมต่อกับโครงข่ายทางยกระดับอุตราภิมุขและทางพิเศษศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร ที่ สนข. อยู่ระหว่างการศึกษาฯ เพื่อเชื่อมโยงโครงข่ายระบบทางพิเศษระหว่างพื้นที่ด้านตะวันออกและตะวันตกของกรุงเทพมหานครให้ครอบคลุมอย่างมีประสิทธิภาพ และลดปัญหาการจราจรบริเวณแยกเกษตร

5. การจัดทำแผนหลักการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเมืองภูมิภาค

ที่ประชุมมีมติมอบหมายให้ สนข. ดำเนินการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเมืองต้นแบบ การพัฒนา 3 เมือง ประกอบไปด้วย พิษณุโลก อุบลราชธานี และสระแก้ว โดยใช้ผลการศึกษาการจัดทำแผนหลักการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเมืองภูมิภาคของประเทศที่ สนข. ได้ดำเนินการเสร็จสมบูรณ์ เป็นแนวทางในการดำเนินงานและรายงานผลให้ คจร. ทราบต่อไป นอกจากนั้นยังมีการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะเมืองหลักในภูมิภาค ได้แก่ จังหวัดขอนแก่น จังหวัดเชียงใหม่ จังหวัดนครราชสีมา จังหวัดภูเก็ต และจังหวัดสงขลา (เมืองหาดใหญ่) อีกด้วย

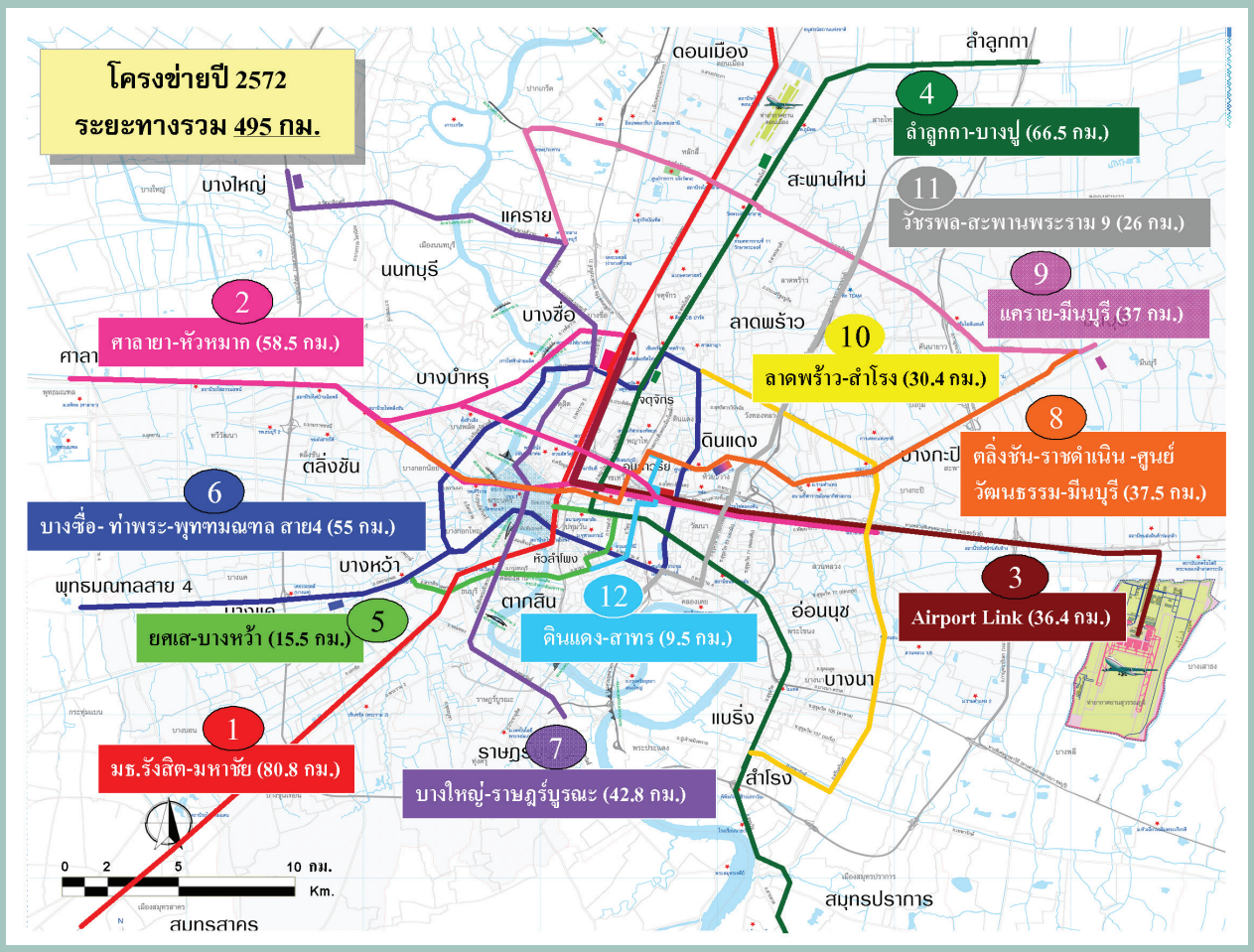
6. โครงการระบบขนส่งมวลชนขนาดรองสายสีทอง (สถานีรถไฟฟ้ากรุงธนบุรี - สำนักงานเขตคลองสาน - ประชาธิปก)

ที่ประชุมมีมติเห็นชอบให้กรุงเทพมหานครขอยกเว้นการปฏิบัติตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 17 พฤษภาคม 2537 เรื่องพื้นที่ที่ควรกำหนดให้ระบบขนส่งมวลชน (รถไฟฟ้า) เป็นระบบใต้ดิน ในการดำเนินโครงการระบบขนส่งมวลชนขนาดรองสายสีทอง (สถานีรถไฟฟ้ากรุงธนบุรี - สำนักงานเขตคลองสาน - ประชาธิปก) เนื่องจากโครงการดังกล่าว มีรูปแบบที่ไม่เหมาะสมสำหรับการลงทุนก่อสร้างในรูปแบบใต้ดิน และมีข้อจำกัด ทางกายภาพในการก่อสร้างเป็นระบบใต้ดินในแนวเส้นทางถนนเจริญนคร แต่สามารถจะเป็นระบบสนับสนุน (Feeder) ซึ่งจะส่งเสริมให้ประชาชนใช้ระบบขนส่งมวลชนมากขึ้น เป็นการวางแผนแก้ไขปัญหาการจราจรเพื่อรองรับการพัฒนาโครงการพัฒนาเชิงพาณิชย์ขนาดใหญ่บริเวณถนนเจริญนคร และจะเป็นการช่วยเพิ่มปริมาณผู้โดยสารให้กับโครงข่ายหลักตามแผนแม่บท อีกทั้ง โครงการระบบขนส่งมวลชนสายสีทอง ระยะที่ 2 ช่วงถนนสมเด็จเจ้าพระยา - ถนนประชาธิปก มีแนวเส้นทางอยู่ในพื้นที่ซึ่งมีความอ่อนไหวและตั้งอยู่ใกล้เคียงกับสถานที่สำคัญ ทางประวัติศาสตร์ เช่น วัดอนงคารามวรวิหาร วัดพิชยญาติ-การามวรวิหาร วัดประยูรวงศาวาสวรวิหาร และอุทยานเฉลิมพระเกียรติสมเด็จพระศรีนครินทร์บรมราชชนนี ซึ่งขณะนี้รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ของโครงการดังกล่าว ได้ผ่านความเห็นชอบจากคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานทางบกและทางอากาศ (คชก.) เรียบร้อยแล้ว และอยู่ระหว่างเตรียมเสนอคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติพิจารณาต่อไป



สนข. ร่วมมือ JICA จัดทำแผนแม่บทขนส่งมวลชนระบบราง ในเขตกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล (พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะที่ 2

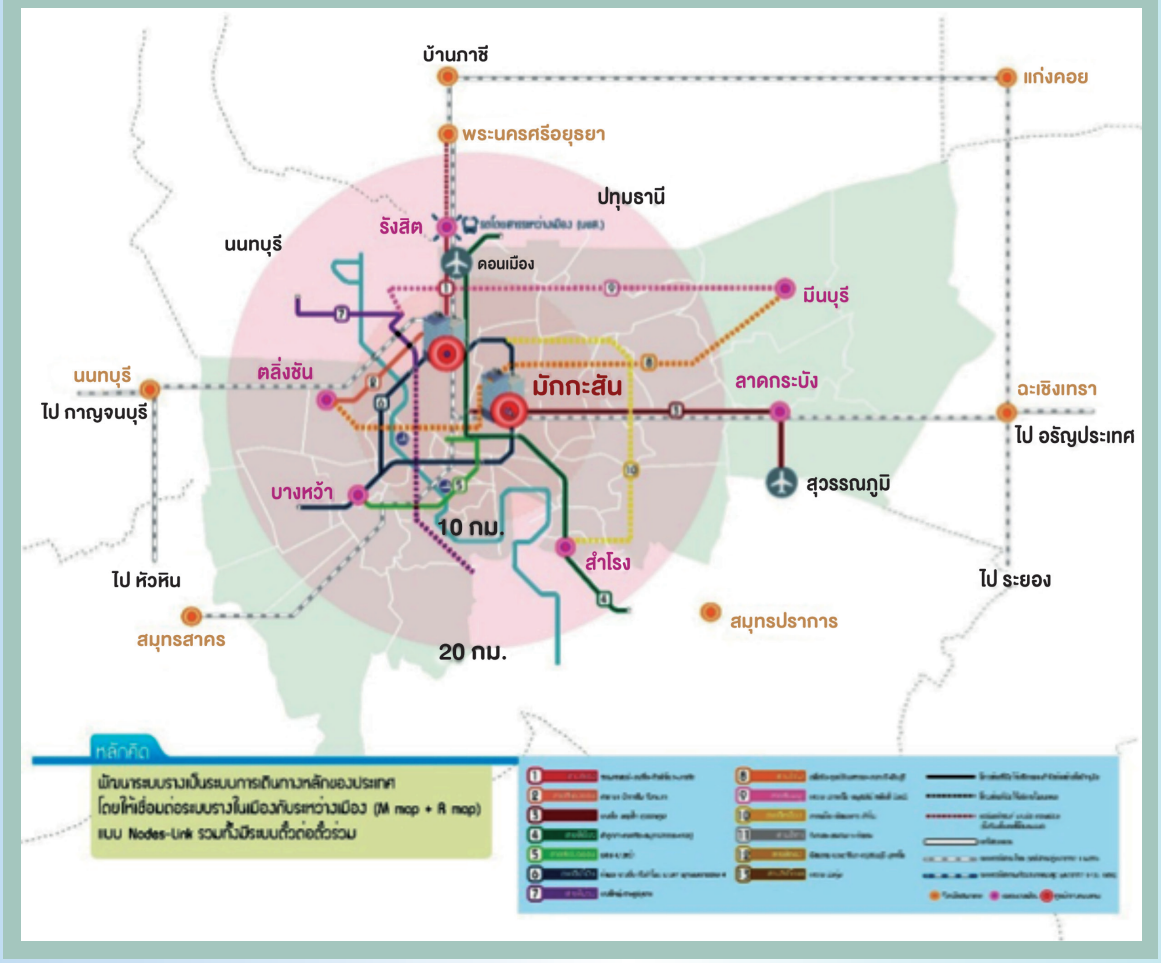
สนข.ได้จัดทำแผนแม่บทการขนส่งมวลชนระบบราง ในกรุงเทพมหานครและพื้นที่ต่อเนื่อง (URMAP) ตั้งแต่ ปี 2545 และในปี 2547 ได้มีการปรับปรุงแผนดังกล่าว ให้สอดคล้องกับสถานการณ์และผังเมืองที่เปลี่ยนไป ตามโครงการแปลงแผนแม่บทการขนส่งมวลชนระบบ รางในกรุงเทพมหานครและพื้นที่ต่อเนื่อง (BMT) และ ต่อมาในปี 2553 ได้มีการปรับแผนแม่บทระบบขนส่ง มวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (MMAP) ซึ่งกำหนดแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายระบบ ขนส่งมวลชนสายหลักและสายรองในกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2553 - 2572) จำนวน 12 เส้นทาง ระยะทางรวม 509 กิโลเมตร ประกอบด้วย



1. รถไฟฟ้าสายสีแดงเข้ม (ม.ธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต - มหาชัย) ระยะทาง 80.8 กิโลเมตร
2. รถไฟฟ้าสายสีแดงอ่อน (ศาลายา - หัวหมาก) ระยะทาง 58.5 กิโลเมตร
3. รถไฟฟ้าแอร์พอร์ตลิงค์ (ดอนเมือง - พญาไท - สุวรรณภูมิ) ระยะทาง 50.3 กิโลเมตร
4. รถไฟฟ้าสายสีเขียวเข้ม (ลำลูกกา - บางปู) ระยะทาง 66.5 กิโลเมตร
5. รถไฟฟ้าสายสีเขียวอ่อน (ยศเส - บางหว้า) ระยะทาง 15.5 กิโลเมตร
6. รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน (บางซื่อ - หัวลำโพง - ท่าพระ - พุทธมณฑลสาย 4) ระยะทาง 55 กิโลเมตร
7. รถไฟฟ้าสายสีม่วง (บางใหญ่ - ราษฎร์บูรณะ) ระยะทาง 42.8 กิโลเมตร
8. รถไฟฟ้าสายสีส้ม (ตลิ่งชัน - มีนบุรี) ระยะทาง 37.5 กิโลเมตร
9. รถไฟฟ้าสายสีชมพู (แคราย - มีนบุรี) ระยะทาง 36 กิโลเมตร
10. รถไฟฟ้าสายสีเหลือง (ลาดพร้าว - สำโรง) ระยะทาง 30.4 กิโลเมตร
11. รถไฟฟ้าสายสีเทา (วัชรพล - สะพานพระราม 9) ระยะทาง 26 กิโลเมตร
12. รถไฟฟ้าสายสีฟ้า (ดินแดง - สาทร) ระยะทาง 9.5 กิโลเมตร

แผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (MMAP) ซึ่งแล้วเสร็จตั้งแต่ปี 2553 และหน่วยงานต่างๆ ได้นำแผนแม่บทนี้มาดำเนินการไปแล้วบางส่วน และปัจจุบันหน่วยงานต่าง ๆ อยู่ระหว่างศึกษาโครงการเพิ่มเติม ดังนั้น เพื่อให้โครงข่ายระบบขนส่งมวลชนในกรุงเทพมหานคร และปริมณฑลสามารถรองรับการเดินทางของประชาชนในเส้นทางต่างๆ ได้อย่างเหมาะสม ในปี 2560 สนข. จึงจำเป็นต้องศึกษาแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล (พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะที่ 2 ซึ่งเป็นนโยบายเร่งด่วนของกระทรวงคมนาคม และรัฐบาลภายใต้ยุทธศาสตร์ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558 - 2565 เพื่อช่วยให้การเดินทางของประชาชนจากเขตปริมณฑลเป็นไปอย่างสะดวก รวดเร็ว และเกิดการใช้ประโยชน์จากโครงข่ายรถไฟฟ้าได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยใช้กรอบแนวคิดในการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนทางรางตามนโยบายรัฐบาลและกระทรวงคมนาคม ประกอบด้วยการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีให้ใช้ประโยชน์อย่างเต็มที่ และสนับสนุนเกื้อกูลระบบราง เพื่อรองรับการเดินทางของประชาชนได้อย่างสะดวก และเกิดประสิทธิภาพสูงสุด รวมทั้งสนับสนุนให้ใช้ผลิตภัณฑ์ที่ผลิตได้ในประเทศ (Local Contents) ในงานระบบรางให้มากที่สุด เช่น อุปกรณ์และวัสดุที่ใช้ในตัวรถ เป็นต้น เพื่อให้เกิดประโยชน์ต่อระบบเศรษฐกิจของประเทศ ตลอดจนการใช้ศูนย์ซ่อมบำรุง (Depot) และศูนย์จอด (Stabling yards) ของระบบรางร่วมกัน (มีเท่าที่จำเป็นและสร้างเพิ่มภายหลังเพื่อลดต้นทุน) รวมทั้งออกแบบสถานีรถไฟฟ้าให้มีรูปแบบและขนาดพอเหมาะกับการใช้งาน ทั้งนี้ คณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) มีมติเมื่อวันที่ 10 มิถุนายน 2558 เห็นชอบให้ สนข. ดำเนินการศึกษาแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะที่ 2 เพื่อเป็นแนวทางในการพัฒนาระบบรถไฟฟ้าให้สามารถรองรับการเดินทางของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานครและพื้นที่ต่อเนื่องในอนาคตได้อย่างเหมาะสมและสอดคล้องกับการพัฒนาเมือง

แนวคิดการบูรณาการแผนแม่บทการขนส่งมวลชนระบบราง



ที่ผ่านมากระทรวงคมนาคมของไทยและกระทรวงที่ดิน โครงสร้างพื้นฐานการขนส่งและการท่องเที่ยวแห่งญี่ปุ่น (Ministry of Land, Infrastructure Transport and Tourism, MLIT) ได้มีความร่วมมือด้านคมนาคมอย่างใกล้ชิดโดยให้มีการร่วมลงนามในบันทึกความร่วมมือการพัฒนาระบบราง (Memorandum of Cooperation, MOC) ร่วมกันหลายครั้ง ได้แก่ เมื่อวันที่ 27 พฤษภาคม 2558 ณ กรุงโตเกียว ประเทศญี่ปุ่น และเมื่อวันที่ 6 สิงหาคม 2559 ณ กรุงเทพมหานคร ประเทศไทย โดยองค์การ ความร่วมมือระหว่างประเทศของญี่ปุ่น (Japan International Cooperation Agency, JICA) ได้รับมอบหมายจาก MLIT ให้ดำเนินการศึกษาโครงการต่างๆ ภายใต้บันทึกความร่วมมือฯ ดังกล่าว และเมื่อวันที่ 7 ตุลาคม 2559 ได้มีการหารือร่วมกันระหว่างนายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมของไทย กับ Mr. Hiroo Tanaka ผู้แทน JICA เรื่องการขอรับการสนับสนุนจาก JICA เพื่อศึกษาจัดทำแผนแม่บทขนส่งมวลชนระบบรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะที่ 2 (MMAP2) โดยมีแนวคิด ในการดำเนินการศึกษา (MMap Concept) ดังนี้

1. ทบทวนสถานะปัจจุบันของโครงการตามแผนแม่บทการขนส่งมวลชนระบบราง ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล รวมทั้งประสานแผนงาน ความก้าวหน้าการดำเนินงาน ของแต่ละโครงการ ที่อยู่ระหว่างดำเนินการโดยหน่วยงานต่างๆ

2. ศึกษาทบทวนความเหมาะสมของโครงข่ายการขนส่งมวลชนระบบราง รวมถึงแต่ละเส้นทาง และรูปแบบการพัฒนาโครงการที่ได้กำหนดไว้แล้ว แต่ยังไม่ได้ดำเนินการก่อสร้าง

3. จัดลำดับความสำคัญของแต่ละเส้นทาง เพื่อจัดทำแผนการดำเนินงานในการพัฒนาระบบขนส่งมวลชน รวมทั้งแผนการเงินในการลงทุน กำหนดแนวทางและกลยุทธ์ในการดำเนินโครงการระบบขนส่งมวลชนระบบรางให้เป็นไปตามแผนแม่บท และสอดคล้องกับการเติบโตและการพัฒนาเมือง

4. ประชาสัมพันธ์เรื่องการขนส่งมวลชนระบบรางเพื่อสร้างความรู้ความเข้าใจและความร่วมมือจากประชาชน

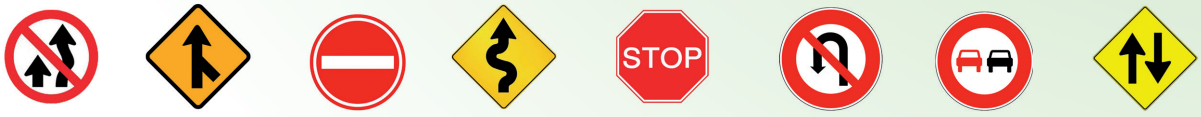
ซึ่งขณะนี้อยู่ระหว่างการรวบรวมข้อมูล ประเมินผลการดำเนินงานจากแผนแม่บทเดิมและกำหนดขั้นตอนและระยะเวลาการดำเนินงานศึกษาแผนแม่บทฯ ระยะที่ 2 ร่วมกับคณะทำงานศึกษาของ JICA โดยได้มีการจัดสัมมนาทางวิชาการในหัวข้อ “Defining the 2 nd Blueplint for Bangkok Mass Rapid Transit” เมื่อวันที่ 10 มีนาคม 2560 โดยมีผู้เชี่ยวชาญและนักวิชาการจากต่างประเทศเข้าร่วมการสัมมนา เพื่อแลกเปลี่ยนประสบการณ์ด้านการวางแผนพัฒนาระบบขนส่งมวลชนในเขตเมือง และวางกรอบแนวคิด การพัฒนาระบบขนส่งมวลชน เพื่อนำข้อเสนอแนะและข้อคิดเห็นที่ได้จากการสัมมนามาจัดทำแผนแม่บทขนส่งมวลชนระบบรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะที่ 2 ทั้งนี้ คาดว่าโครงการดังกล่าวจะดำเนินการศึกษาแล้วเสร็จในปี 2562

มาตรฐาน ป้ายสัญญาณจราจรและป้ายสัญลักษณ์ในระบบขนส่งสาธารณะ

กลุ่มเทคโนโลยีการขนส่งและจราจร กพข.



ปี 2546 สนข. ได้มีประกาศคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) เรื่อง “มาตรฐานเครื่องหมายจราจร พ.ศ. 2546” โดยมีวัตถุประสงค์คือ เพื่อให้มีมาตรฐานป้ายและเครื่องหมายควบคุมการจราจรให้เป็นแบบเดียวกันทั่วประเทศ ส่งผลให้การสัญจรได้รับความสะดวก รวดเร็ว ประหยัดเวลา และปลอดภัยในการเดินทาง ให้กับสำนักงานตำรวจแห่งชาติ (สตช.) กรมทางหลวง (ทล.) กรมทางหลวงชนบท (ทช.) กรมการขนส่งทางบก (ขบ.) การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) กรุงเทพมหานคร (กทม.) และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง พิจารณานำไปเป็นกรอบการปรับปรุงแก้ไขรูปแบบป้ายเครื่องหมายจราจรในกฎ ระเบียบและข้อกำหนดต่างๆ ให้สอดคล้องเป็นมาตรฐานเดียวกัน





ต่อมา สนข. ได้พัฒนางานมาตรฐานความปลอดภัยด้านการจราจรและขนส่ง โดยดำเนินการจัดทำเป็น **“คู่มือมาตรฐานความปลอดภัยการจราจรและขนส่ง”** ซึ่ง สนข. ได้รวบรวมมาตรฐานของหน่วยงานต่างๆ ของประเทศไทยและต่างประเทศที่ได้จัดทำขึ้น และนำมาพัฒนาและประยุกต์ใช้ตามหลักสากลด้านวิศวกรรมจราจรและขนส่ง ซึ่งสามารถสรุปแบ่งออกได้เป็น 3 ประเภท ได้แก่ ป้ายจราจร (Traffic Signs) เครื่องหมายจราจรบนพื้นทาง (Road Marking) และสัญญาณไฟจราจร (Traffic Signals) เพื่อให้หน่วยงานที่รับผิดชอบด้านถนนและทางหลวงนำไปใช้เป็นแนวทาง (Guideline) ในการจัดการและควบคุมการจราจร ให้เป็นมาตรฐานเดียวกันทั่วประเทศ (Uniformity of Traffic Control Devices and Their Application) ทั้งนี้ ในการจัดทำมาตรฐานฯ ดังกล่าวข้างต้น ได้อ้างอิงแนวทางสากลที่มีลักษณะเดียวกันกับอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยป้ายสัญญาณจราจร (United Nation convention on Road Sign and Signals, 1968 (UN Convention)) โดยให้สอดคล้องกับถนนและสิ่งแวดล้อมของประเทศไทย

ปี 2556 กระทรวงคมนาคมได้มีการดำเนินนโยบายให้มีและใช้ป้ายสัญญาณจราจรและเครื่องหมายจราจร เพื่อให้เป็นไปตามมาตรฐานเดียวกันทั่วประเทศ สรุปได้ ดังนี้





1. ได้ดำเนินการทบทวนมาตรฐานป้ายจราจร ตามประกาศ คจร. ปี 2546 สรุปได้ว่ามีส่วนประกอบ 2 ส่วน คือ ส่วนที่ 1 : ป้ายบังคับ ป้ายเตือน และเครื่องหมายจราจรบนพื้นทาง ให้คงรูปแบบตามประกาศคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) ปี พ.ศ. 2546 ส่วนที่ 2 : ป้ายแนะนำนั้น เห็นควรจำแนกป้ายแนะนำตามหมวดลักษณะการใช้งาน โดยให้สอดคล้องกับแนวทางในคู่มือการปฏิบัติงานของกรมทางหลวง ซึ่งอ้างอิงจากมาตรฐาน MUTCD (Manual on Uniform Traffic Control Devices for streets and highways) ของประเทศสหรัฐอเมริกา เพื่อให้เกิดความสะดวกแก่ผู้ปฏิบัติและลดความผิดพลาดที่จะเกิดขึ้นในการติดตั้งป้าย ทั้งนี้ มีข้อสังเกต คือ รูปแบบมาตรฐานป้ายแนะนำ ตามประกาศ คจร. ปี 2546 จัดทำขึ้นเพื่อเป็นตัวอย่างไว้ใช้เป็นแนวทาง (Guide Line) สำหรับหน่วยงาน โดยไม่มีสภาพบังคับ และจัดเป็นหมวดหมู่ตามลักษณะการใช้งาน โดยเป็นรูปแบบที่ลดความผิดพลาดที่จะเกิดขึ้นกับการติดตั้งป้ายของผู้ปฏิบัติงาน ซึ่งเป็นผู้ได้รับผลกระทบโดยตรง

2. สำหรับป้ายสัญลักษณ์เพื่อการขนส่งสาธารณะนั้น ได้ดำเนินการสำรวจการใช้ป้ายสัญลักษณ์ของหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม (คค.) พบว่าการใช้ป้ายสัญลักษณ์ของหน่วยงานในสังกัด คค. ในแต่ละสาขาการขนส่งมีความหลากหลายแตกต่างกัน ดังนั้น การรวบรวมเครื่องหมายที่เกี่ยวข้องเพื่อเปรียบเทียบจึงพิจารณาเฉพาะในส่วนที่เกี่ยวข้อง/เป็นเครื่องหมายที่พบว่า มีใช้อยู่ในการให้บริการ/เป็นข้อห้ามภายในระบบขนส่งสาธารณะด้วย ทั้งนี้ การพิจารณากำหนดมาตรฐานฯ ดังกล่าว ได้พิจารณามาตรฐานและเอกสารที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งข้อมูลทุติยภูมิที่เกี่ยวข้องกับมาตรฐาน/ข้อกำหนดการใช้ป้ายสัญลักษณ์ในระบบขนส่งสาธารณะของต่างประเทศ ดังนี้

2.1 มาตรฐานขององค์กรการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO: International Civil Aviation Organization) ตามเอกสารเรื่อง *"International Signs to provide guidance to persons at Airports and Marine Terminal: Doc 9636-c/1114 ฉบับปี ค.ศ. 1995"*

2.2 มาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม เรื่อง *"สีและเครื่องหมายเพื่อความปลอดภัย (Safety Colures and Safety Signs) มอก.635-2554"* ของสำนักงานมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม กระทรวงอุตสาหกรรม

2.3 กฎกระทรวงกำหนดลักษณะ หรือการจัดให้มีอุปกรณ์ สิ่งอำนวยความสะดวก หรือบริการในอาคาร สถานที่ ยานพาหนะ และบริการขนส่ง เพื่อให้คนพิการสามารถเข้าถึงและใช้ประโยชน์ได้ พ.ศ. 2556



2.4 สัญลักษณ์ที่หน่วยงานที่ให้บริการระบบขนส่งสาธารณะของประเทศไทยใช้อยู่ในปัจจุบัน

2.5 ข้อมูลทุติยภูมิที่เกี่ยวข้องกับมาตรฐาน/ข้อกำหนดการใช้ป้ายสัญลักษณ์ในระบบขนส่งสาธารณะ จาก 3 ประเทศ ได้แก่ ประเทศสหรัฐอเมริกา ประเทศสหราชอาณาจักร และประเทศญี่ปุ่น มาประกอบการพิจารณาด้วย

สนข. ได้นำเสนอมาตรฐานป้ายสัญลักษณ์ฯ ต่อคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) ในคราวประชุมครั้งที่ 1/2559 เมื่อวันที่ 15 มีนาคม 2559 ได้มีมติให้ความเห็นชอบ “มาตรฐานป้ายสัญลักษณ์ในระบบขนส่งสาธารณะ” ตามที่ สนข. เสนอ และมอบหมายกระทรวงคมนาคมยกร่าง “ประกาศคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก เรื่อง มาตรฐานป้ายสัญลักษณ์ในระบบขนส่งสาธารณะ” เสนอต่อที่ประชุมคณะรัฐมนตรีเพื่อขอความเห็นชอบในหลักการ ก่อนออกเป็นประกาศคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก เรื่อง มาตรฐานป้ายสัญลักษณ์ในระบบขนส่งสาธารณะ ต่อไป จึงถือเป็นอีกก้าวหนึ่งในการจัดทำมาตรฐานป้ายสัญลักษณ์ ซึ่งจะอำนวยประโยชน์และความสะดวกกับผู้ใช้บริการที่จะสื่อสารความหมายต่างๆ ได้อย่างชัดเจน โดยป้ายสัญลักษณ์ในระบบขนส่งสาธารณะที่กำหนดรูปแบบตามสากลนี้จะช่วยให้คนทุกคนสามารถจะเข้าใจร่วมกันได้





VISION

วิสัยทัศน์ 2570

"มุ่งสู่การยกระดับมาตรฐานระบบขนส่งทางบกของประเทศไทย ในด้านความปลอดภัยและคุณภาพในการให้บริการ ตลอดจนเพิ่มศักยภาพในการแข่งขันทางอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้อง ให้เทียบเท่าระดับสากล"

สวัสดีครับ/ค่ะ กลับมาพบกันอีกครั้งกับรายละเอียดเกี่ยวกับแผนการพัฒนามาตรฐานระบบราง

ของประเทศไทย ฉบับที่แล้วกล่าวถึงที่มาและความสำคัญของการมีมาตรฐานด้านระบบรางกันไปแล้วนะครับ/ค่ะ ในตอนนี้จะกล่าวถึงรายละเอียดของแผนการพัฒนามาตรฐานระบบรางของประเทศไทย ลองติดตามกันดูนะครับ/ค่ะ

จากวิสัยทัศน์ของการพัฒนาแผนมาตรฐานระบบรางของประเทศไทย ได้นำไปสู่เป้าประสงค์

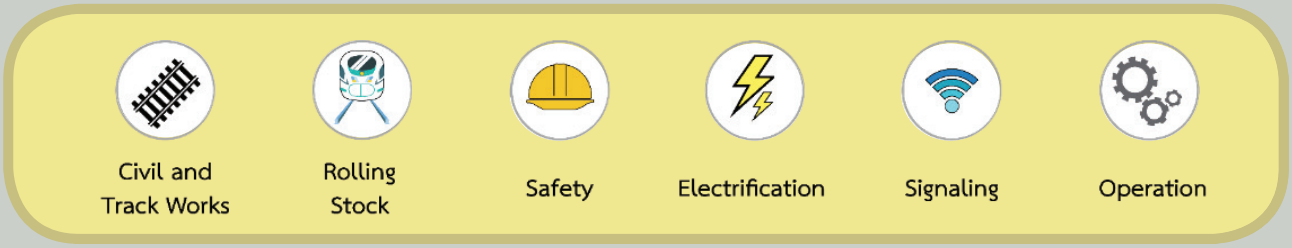
ของการศึกษาแผนฯ โดยแบ่งออกเป็น 3 ระยะ คือ ระยะเร่งด่วน (พ.ศ. 2560 - 2562) กำหนดไว้ว่าประเทศไทยต้องมีข้อบังคับ ข้อกำหนด และคุณลักษณะเฉพาะ พร้อมทั้งจัดเตรียมความพร้อมของบุคลากรให้ครอบคลุมกับความต้องการของประเทศระยะกลาง (พ.ศ. 2563 - 2567) ประเทศไทยมีมาตรฐานทางเทคนิค และคู่มือ พร้อมการจัดเตรียมความพร้อมด้านบุคลากรครอบคลุมงานด้านระบบรางในประเทศ และระยะยาว (พ.ศ. 2565 - 2570) มีการยกระดับและเชื่อมโยงมาตรฐานเข้าสู่ระดับสากล โดยแต่ละระยะจะครอบคลุมแผนยุทธศาสตร์ทั้งหมด 6 ด้าน ได้แก่

1. ยุทธศาสตร์ด้านความปลอดภัย 2. ยุทธศาสตร์ด้านการชี้นำการพัฒนาภาคอุตสาหกรรมระบบรางของประเทศไทย 3. ยุทธศาสตร์ด้านการพัฒนาบุคลากร 4. ยุทธศาสตร์ด้านการกำกับดูแล 5. ยุทธศาสตร์ด้านการพัฒนาการศึกษาและวิจัย และ 6. ยุทธศาสตร์ด้านการพัฒนาการติดตามและประเมินผล มีรายละเอียด ดังนี้



	ระยะเร่งด่วน (พ.ศ. 2560-2562)	ระยะกลาง (พ.ศ. 2563-2567)	ระยะยาว (พ.ศ. 2565-2570)
เป้าประสงค์ (GOALS)	มีมาตรฐานระบบรางที่รองรับการทำงานทั้งในด้านการออกแบบ การก่อสร้าง การให้บริการและการซ่อมบำรุง • มีการจัดทำข้อกำหนด (Regulations) • มีการจัดทำคุณลักษณะเฉพาะ (Specifications) • มีการจัดทำแนวทางและคู่มือ (Guidelines & Manuals) • มีแผนแม่บทของการยกระดับความปลอดภัยของระบบราง (Railway Safety Master Plans)	มีการกำกับดูแลและนำมาตรฐานระบบรางไปใช้งาน • มีการกำกับดูแลให้มีการนำมาตรฐานไปใช้งานในทุกโครงการ • มีการประชาสัมพันธ์ อบรมให้ความรู้ด้านมาตรฐานแก่บุคลากร • มีการดำเนินการตรวจสอบ ปรับปรุงและบริหารจัดการด้านความปลอดภัย • มีการตรากฎหมาย (Act or Decree) ด้านความปลอดภัยของระบบรางที่สอดคล้องตามแผนแม่บทของกระทรวงคมนาคม • มีการบูรณาการความร่วมมือระหว่างหน่วยงานที่มีความเชี่ยวชาญด้านต่างๆ ในการพัฒนาและปรับปรุงมาตรฐานระบบราง	มีการเชื่อมโยงมาตรฐานระบบรางสู่ระดับสากล • มีการพัฒนาและเชื่อมโยงมาตรฐานระบบรางสู่ระดับสากล • มีการวิจัยสร้างองค์ความรู้ ศึกษารวบรวมข้อมูลและพัฒนานวัตกรรมทางด้านระบบรางที่ใช้ได้จริง • มีการยกระดับขีดความสามารถของการวิจัย ทดสอบและภาคอุตสาหกรรม ให้ได้ตามมาตรฐานสากล
แผนปฏิบัติการ (Action Plans)	แผนจัดทำมาตรฐานระบบราง • แผนจัดทำข้อกำหนด (Regulations) • แผนจัดทำคุณลักษณะเฉพาะ (Specifications) • แผนจัดทำแนวทางและคู่มือ (Guidelines & Manuals) • แผนงานด้านความปลอดภัยของระบบรางทั้งในส่วน ของแผนแม่บทและแผนปฏิบัติการ (Railway Safety Master Plans & Railway Safety Action Plans)	แผนพัฒนาและปรับปรุงมาตรฐานระบบรางรวมไปถึงแผนการนำมาตรฐานไปใช้งาน • แผนพัฒนาและปรับปรุงมาตรฐานทางด้านระบบราง • แผนพัฒนาบุคลากรด้านเทคนิค เพื่อส่งเสริมการออกแบบก่อสร้าง ซ่อมบำรุงระบบรางให้ได้ตามมาตรฐาน • แผนพัฒนาบุคลากรด้านการวิจัยและงานทดสอบเพื่อยกระดับมาตรฐานของประเทศให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น • แผนการกำหนดกลไกเพื่อการบริหารจัดการ กำกับดูแล ตรวจสอบ โครงการระบบรางของประเทศให้เป็นไปตามมาตรฐาน	แผนยกระดับมาตรฐานระบบรางสู่ระดับสากล • แผนยกระดับมาตรฐานระบบรางเพื่อใช้งานในระดับนานาชาติ • แผนส่งเสริมการวิจัยและพัฒนามาตรฐาน รวมทั้งงานทดสอบให้มีประสิทธิภาพในระดับสากล • แผนส่งเสริมการพัฒนาอุตสาหกรรมระบบรางของประเทศเพิ่มขีดความสามารถและศักยภาพให้มีการเติบโตและยอมรับในระดับสากล • แผนยกระดับระบบความปลอดภัยของการขนส่งทางรางให้มีความน่าเชื่อถือและยอมรับในระดับสากล • แผนพัฒนามาตรฐานระบบรางเพื่อรองรับการเชื่อมโยงและเป็นศูนย์กลางการเชื่อมต่อระบบคมนาคมในระดับภูมิภาคอาเซียนและในระดับสากล

เพื่อให้สามารถดำเนินการเป็นไปตามวิสัยทัศน์ เป้าประสงค์ และแผนยุทธศาสตร์ ได้นั้นจำเป็นต้องมีแผนปฏิบัติการ (Action Plan) ที่มีการเชื่อมโยงไปหาแผนยุทธศาสตร์เป้าประสงค์และวิสัยทัศน์ ซึ่งแบ่งออกเป็นแผนงานด้านต่างๆ รวม 6 ด้าน ดังนี้



รายละเอียดของแผนปฏิบัติการจากการศึกษา มีการวางแผนการดำเนินงาน กิจกรรมตามแผนหลัก สิ่งที่คาดว่าจะได้รับหากปฏิบัติการตามแผน (What? แผนปฏิบัติการและกิจกรรมอะไร) โดยต้องสอดคล้องกับเป้าหมายและยุทธศาสตร์ที่วางไว้ (Why? แผนดังกล่าวตอบเป้าประสงค์และยุทธศาสตร์อย่างไรและจะชี้วัดได้อย่างไร) มีใครเป็นผู้รับผิดชอบในการดำเนินงานตามแผนหลักนั้น (Who? ใครจะเป็นผู้รับผิดชอบในการดำเนินการ) และมีระยะเวลาในการดำเนินการเป็นอย่างไร (When? ช่วงเวลาที่ดำเนินการ) ตัวอย่างของแผนปฏิบัติการด้านตัวรถไฟแสดงได้ดังรูป

WHY?	WHAT?				WHO?	WHY?						WHEN?
เป้าหมาย (Objective)	แผนงานหลัก (Master Plan)	กิจกรรมตามแผนงานหลัก (Activities)	สิ่งที่คาดว่าจะได้รับ (Proposed Outputs)	ดัชนีชี้วัด (KPI)	หน่วยงานรับผิดชอบ (Main Organization)	ความสอดคล้องกับเป้าหมายยุทธศาสตร์						ระยะเวลาดำเนินการ (Time Frame)
						๑	๒	๓	๔	๕	๖	
Rolling Stock												
• ให้เกิดตรากฎหมายหรือระเบียบ (act or decree) ด้านความปลอดภัยในส่วนของตัวรถไฟและการซ่อมบำรุง ครอบคลุมตามแผนปฏิบัติการและบูรณาการสอดคล้องตามแผนแม่บทของกระทรวงคมนาคม • ให้เกิดการพัฒนามาตรฐานข้อบังคับ (regulatory standard) ด้านความปลอดภัยและทางเทคนิคในส่วนของตัวรถไฟและการซ่อมบำรุง ครอบคลุมตามแผนปฏิบัติการและบูรณาการสอดคล้องตามแผนแม่บทของกระทรวงคมนาคม • มีการกระจายหน้าที่และการรับผิดชอบให้หน่วยงานที่มีความเชี่ยวชาญเพื่อสนับสนุนการพัฒนาทั้งข้อบังคับและมาตรฐานส่วนตัวรถไฟและการซ่อมบำรุงครอบคลุมตามแผนปฏิบัติการ รวมทั้งมีระบบการบูรณาการความร่วมมือระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	กำหนดกรอบโครงสร้างมาตรฐานสำหรับตัวรถไฟและการซ่อมบำรุง	ทบทวนโครงสร้างมาตรฐานตัวรถไฟที่มีอยู่และการซ่อมบำรุงมีอยู่เดิม	การทบทวนโครงสร้างทางด้านมาตรฐานตัวรถไฟที่มีอยู่และการซ่อมบำรุงมีอยู่เดิม	รายงานการทบทวนโครงสร้างฉบับสมบูรณ์	กรมการขนส่งทางราง (กองมาตรฐานฯ)		○	●				2560 - 2562
		จัดทำดัชนีชี้วัดและการติดตามกำกับดูแล	เป้าหมายความปลอดภัยในส่วนตัวรถไฟพร้อมดัชนีชี้วัดและการติดตามกำกับดูแล	อัตราการเกิดอุบัติเหตุ และผู้เสียชีวิตลดลง	กรมการขนส่งทางราง (กองมาตรฐานฯ)	●	●	●				2560 - 2562
		กำหนดแบบแผนกฎหมาย หรือระเบียบด้านความปลอดภัย	แบบแผนกฎหมายหรือระเบียบด้านความปลอดภัย	อัตราการเกิดอุบัติเหตุและผู้เสียชีวิตลดลง	กรมการขนส่งทางราง (กองกฎหมายฯ และกองมาตรฐานฯ)	●	●					2560 - 2562
		กำหนดกรอบมาตรฐานข้อบังคับทางเทคนิคของประเทศไทย	กรอบมาตรฐานข้อบังคับทางเทคนิคของประเทศไทย	รายงานกรอบมาตรฐาน ข้อบังคับทางเทคนิคของประเทศไทย	กรมการขนส่งทางราง (กองมาตรฐานฯ)		●					2560 - 2562
	กำหนดโครงสร้างองค์การเพื่อทำหน้าที่บูรณาการการบริหารจัดการส่งเสริม กำกับดูแล ตรวจสอบ ในส่วนตัวรถไฟ และการซ่อมบำรุงให้เป็นไปตามมาตรฐานข้อบังคับ	จัดตั้งหน่วยงานกลางจากภาครัฐเพื่อกำกับดูแล ส่งเสริมด้านงานมาตรฐาน ทำหน้าที่วางแผน ออกกฎระเบียบกระทรวงมาตรฐานข้อบังคับบังคับใช้ ให้การสนับสนุนหรือกำกับหน่วยงานอื่นๆ	หน่วยงานกลางจากภาครัฐเพื่อกำกับดูแล ส่งเสริมด้านงานมาตรฐาน ทำหน้าที่วางแผน ออกกฎระเบียบกระทรวงมาตรฐานข้อบังคับบังคับใช้ ให้การสนับสนุนหรือกำกับหน่วยงานอื่นๆ	หน่วยงานกรมการขนส่งทางราง	กระทรวงคมนาคม		●	●				2560 - 2562

* หมายเหตุ : ระดับความเชื่อมโยงกับแผนยุทธศาสตร์แบ่งเป็น
● เชื่อมโยงโดยตรง (Direct Correlation)
○ เชื่อมโยงทางอ้อม (Indirect Correlation)

เมื่อดำเนินการตามแผนปฏิบัติการที่ได้จากการศึกษา ผลลัพธ์ที่ได้จากการศึกษาจะมีรายละเอียดมาตรฐานด้านต่างๆ 6 ด้าน ดังนี้

กรอบโครงสร้างมาตรฐาน	ระดับมาตรฐาน	รายละเอียด
ด้านวิศวกรรมโยธาและโครงสร้างทางรถไฟ	กฎหมาย (Law)	**บัญญัติถึงภาพรวมและหัวใจสำคัญของข้อกำหนด**
	ข้อกำหนด (Regulations)	บัญญัติข้อกำหนดเฉพาะของระบบราง (Special Requirements) - ความเร็วเดินรถ (Design Speed) - การวางแนวเส้นทาง (Alignment and Layouts) - ระยะห่างระหว่างทางวิ่ง (Distance between 2 tracks) - ข้อจำกัดของโครงสร้าง (Structural Limit) - จุดตัดรถไฟ (Railway Crossing) - ตำแหน่งสถานี(Station Location) - องค์ประกอบของสถานี (Station Facilities) - การวางตำแหน่งในสถานี (Layout in Station) - ชานชาลา (Platform) - โรงซ่อมบำรุง (Depot)
	มาตรฐานทางเทคนิค (Technical Standard)	**บัญญัติถึงรายละเอียดของการออกแบบก่อสร้างอย่างน้อย ประกอบด้วย** - งานปฐพี (Earth Work) - งานโครงสร้างรองรับทางวิ่ง (Sub Structure) - งานโครงสร้างอาคาร (Building) - งานโครงสร้างทางรถไฟ (Track Work) - งานถนน (Road Way)
	คู่มือ (Manual)	- คู่มือการออกแบบและก่อสร้าง - คู่มือการบำรุงรักษา
ด้านตัวรถไฟ	ข้อกำหนด (Regulations)	- คุณลักษณะเฉพาะทางเทคนิค ประกอบด้วย คุณลักษณะเฉพาะของระบบตัวรถไฟ กระบวนการทดลองตามชนิดของรถไแต่ละประเภท และการตรวจรับรองรถไฟที่ประกอบขึ้นโดยผู้ผลิต - ข้อกำหนดสำหรับการวัดตัวรถไฟเพื่อความปลอดภัย ความปลอดภัยขณะเคลื่อนตัว ความปลอดภัยจากการชนกันของรถไฟ ความปลอดภัยจากอัคคีภัยรวมถึงสมรรถนะ การเชื่อมต่อกับโครงสร้างทางราง การเดินรถและการบำรุงรักษา และข้อจำกัดในการเดินรถ - ข้อกำหนดในการออกแบบ ข้อกำหนดด้านโครงสร้างสำหรับโครงรถไฟและอุปกรณ์ภายใน โบกี้ เบรก ชุดขับเคลื่อน แหล่งต้นกำลังสำหรับอุปกรณ์อำนวยความสะดวก ระบบสัญญาณในรถไฟระบบควบคุมรถไฟ และอุปกรณ์ตรวจสอบตัวรถไฟ และอุปกรณ์พ่วงต่อตัวรถไฟ - กระบวนการทดสอบสำหรับ ส่วนประกอบ ชิ้นส่วน และตัวรถประกอบ และการทดสอบการวิ่งรถไฟ
	มาตรฐานทางเทคนิค (Technical Standard)	- มาตรฐานทางเทคนิคจะอ้างอิงมาตรฐานสากลต่าง ๆ - มาตรฐานในประเทศเพื่อใช้กำกับดูแลให้เป็นไปตามข้อกำหนดการออกแบบ และกระบวนการทดสอบที่สามารถปรับใช้ร่วมกับข้อกำหนดของประเทศอื่น ๆ ได้
ด้านระบบอาณัติสัญญาณ	กฎหมาย (Law)	การระบุกฎหมายพื้นฐานที่อธิบายเกี่ยวกับมาตรฐานทางเทคนิค
	ข้อกำหนด (Regulations)	- เรื่องทั่วไป (หลักการพื้นฐานทั่วไป) - นิยามของหน้าที่ของระบบอาณัติสัญญาณสำหรับระบบราง - นิยามและข้อกำหนดสำหรับอุปกรณ์พื้นฐานในการทำงานของระบบอาณัติสัญญาณ - นิยามข้อกำหนดพื้นฐานสำหรับอุปกรณ์และระบบอาณัติสัญญาณแต่ละประเภท
	มาตรฐานทางเทคนิค (Technical Standard)	กำหนดเกณฑ์การออกแบบระบบต่าง ๆ ซึ่งอย่างน้อย ประกอบด้วย - หน้าที่เฉพาะและข้อกำหนดเฉพาะของระบบและอุปกรณ์ในระบบอาณัติสัญญาณแต่ละประเภท อาทิเช่น สัญญาณ ประแจ การควบคุมรถไฟ ระบบเครื่องทางสะดวก การบังคับสัมพันธ์และการควบคุมรถไฟ - ข้อกำหนดการเชื่อมต่อรางแต่และประเภท
ด้านระบบไฟฟ้า 1) ระบบการจ่ายไฟฟ้า	กฎหมาย (Law) ข้อกำหนด (Regulations)	ข้อกำหนดพื้นฐานทางกฎหมายสำหรับการบังคับใช้มาตรฐานทางเทคนิค ฟังก์ชันแนะนำ ส่วนประกอบที่จำเป็นสำหรับการออกแบบและอุปกรณ์ที่สำคัญของระบบไฟฟ้ากำลัง - แบบชนิดทางไฟฟ้า : แบบชนิดของระบบการจ่ายไฟฟ้า - แรงดัน : แรงดันที่กำหนดของCatenary - ความถี่ : ความถี่ที่ระบุ - โครงแบบของระบบการจ่ายไฟฟ้า : สถานีไฟฟ้าย่อย - การแบ่งส่วนเฟส
	มาตรฐานทางเทคนิค (Technical Standard)	มาตรฐานทางเทคนิคหรือเกณฑ์ในการออกแบบ เช่น แรงดัน ความถี่ การป้องกันและฉนวน ฯลฯ
2) ระบบ OCS (Overhead Catenary System)	ข้อกำหนด (Regulations)	- เรื่องทั่วไปและการเชื่อมโยง - ข้อกำหนดของส่วนประกอบหรือโครงสร้างของสายส่งเหนือศีรษะ
	มาตรฐานทางเทคนิค (Technical Standard)	- เรื่องทั่วไปและการเชื่อมโยง - ข้อกำหนดของส่วนประกอบหรือโครงสร้างของสายส่งเหนือศีรษะ

กรอบโครงสร้างมาตรฐาน	ระดับมาตรฐาน	รายละเอียด
3) ระบบรางที่สาม (Third Rail)	กฎหมาย (Law) และข้อกำหนด (Regulations)	**เรื่องทั่วไป** - สภาพแวดล้อม เช่น อุณหภูมิ - ลักษณะสมบัติทางกล/ทางไฟฟ้า - ข้อควรพิจารณาในการออกแบบระบบรางที่สาม - ความเร็วสูงสุด - ขนาดแรงดันไฟฟ้า **ข้อกำหนดของระบบรางที่สาม** - แบบชนิดของรางที่สาม - ความสามารถในการรับกระแสไฟฟ้าของระบบรางที่สาม - การฉนวนของจุดจับยึดรางที่สาม - จุดรับกระแสไฟฟ้าเข้าสู่รถไฟฟ้า
	มาตรฐานทางเทคนิค (Technical Standard)	**เรื่องทั่วไป** - สภาพแวดล้อม เช่น อุณหภูมิ - ความถี่ทางไฟฟ้า - ความเร็วสูงสุด - ขนาดแรงดันไฟฟ้า **ข้อกำหนดของระบบรางที่สาม** - ความสามารถในการรับกระแสไฟฟ้าของระบบรางที่สาม - การฉนวนเป็นส่วน - สวิตช์ในสถานีไฟฟ้าย่อย - การป้องกันแรงดันเกิน
ด้านการดำเนินงานระบบรถไฟ	กฎหมาย (Law)	ข้อกำหนดด้านการบริหารจัดการ (Operation Management) - บทบัญญัติทั่วไป เช่นการส่งเสริมการพัฒนาของผู้ประกอบการรถไฟ - การบริหารจัดการการให้บริการรถไฟ เช่น การประกอบธุรกิจรถไฟ ฯลฯ - การปรับปรุงการให้บริการรถไฟ เช่น การปรับปรุงคุณภาพการให้บริการ - การใช้สิ่งอำนวยความสะดวกร่วมกัน เช่น การกำหนดค่าธรรมเนียมและการใช้งานสิ่งอำนวยความสะดวก - พนักงานรถไฟ เช่น หน้าที่รับผิดชอบของพนักงานรถไฟ - บทลงโทษ
	ข้อกำหนด (Regulations)	- ข้อบังคับการบริหารจัดการรถไฟ - ข้อบังคับการดำเนินงานระบบรถไฟ
	มาตรฐานทางเทคนิค (Technical Standard)	อ้างอิงข้อบังคับมาตรฐานสากลและข้อบังคับมาตรฐานในประเทศ เพื่อใช้กำกับดูแลให้สอดคล้องกับข้อบังคับมาตรฐานการให้บริการระบบรถไฟแต่ละรูปแบบ รายละเอียดดังกล่าวสามารถจัดทำขึ้นโดยผู้ประกอบการเดินรถ โดยสามารถอ้างอิงมาตรฐานที่สูงกว่าหรือเทียบเท่าระเบียบข้อกำหนด (Regulation) ที่กำหนดไว้ตามกฎหมาย
ด้านความปลอดภัย	กฎหมายระดับพระราชบัญญัติ	- การรับรองความความปลอดภัยและใบอนุญาต - ระบบการจัดการความปลอดภัยระบบราง - วุฒิการศึกษาและการฝึกอบรมสำหรับคนขับรถและพนักงาน - การจัดการความปลอดภัยของสิ่งอำนวยความสะดวกและตัวรถ - ข้อแนะนำด้านความปลอดภัย - ความปลอดภัยของการให้บริการและระบบป้องกันอุบัติเหตุของตัวรถ - การสืบสวนอุบัติเหตุ - การพัฒนาและปรับปรุงความปลอดภัยระบบราง
	พระราชกฤษฎีกาหรือกฎกระทรวง	ระบุรายละเอียดจาก พ.ร.บ. ให้ชัดเจนขึ้น โดยมีการระบุรายละเอียดของขั้นตอนและหน่วยงานที่รับผิดชอบ และภาระหน้าที่ในการดำเนินงาน
	ข้อกำหนด (Regulations)	ขยายความโดยระบุรายละเอียดแนวทางปฏิบัติที่สอดคล้องกับกฎหมายระดับพระราชบัญญัติ - การบริหารจัดการระบบควบคุมการเดินรถ - องค์ประกอบและการบริหารจัดการของคณะกรรมการเทคโนโลยีทางรถไฟ - รายงานผลการสืบสวนอุบัติเหตุ - การอนุมัติและการตรวจสอบระบบจัดการความปลอดภัย - ใบอนุญาตขับรถไฟ - การต่ออายุใบอนุญาต - กฎระเบียบความปลอดภัยในการปฏิบัติงาน

ทั้งนี้ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) จะได้นำเสนอแผนการพัฒนามาตรฐานระบบรางของประเทศไทยต่อกระทรวงคมนาคม และคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบ เพื่อให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องใช้เป็นแนวทางประกอบการพิจารณาในการดำเนินงานในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป

โครงการศึกษาแนวทางการติดตามประเมิน (Tracking) การใช้พลังงานที่ลดได้จากมาตรการภาคขนส่ง

พิธีมอบรางวัลแคมเปญกรอกเลขไมล์รถลุ้นรางวัล รอบที่ 1 : วันอังคารที่ 14 กุมภาพันธ์ 2560
ณ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) กระทรวงคมนาคม





สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) กระทรวงคมนาคม จัดพิธีมอบรางวัลแคมเปญกรอกเลขไมล์รถลุ้นรางวัล รอบที่ 1 ในวันอังคารที่ 14 กุมภาพันธ์ 2560 ระหว่างเวลา 13.30 น. ถึง 14.30 น. ณ ห้องโถง ชั้น 1 อาคารสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) กระทรวงคมนาคมโดยมี นายชัยวัฒน์ ทองคำคูณ ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) เป็นประธานในพิธีและมอบรางวัลให้กับผู้โชคดีที่ลงทะเบียนในแคมเปญกรอกเลขไมล์รถลุ้นรางวัล รอบที่ 1 ที่ได้รับรางวัล

กระทรวงคมนาคม โดยสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ได้ดำเนินงานโครงการศึกษาแนวทางการติดตามประเมิน (Tracking) การใช้พลังงานที่ลดได้จากมาตรการภาคคมนาคมขนส่ง โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาแนวทางการประเมินการลดการใช้พลังงานตามมาตรการด้านการส่งเสริมการขนส่งที่ยั่งยืนและมาตรการอนุรักษ์พลังงานภาคขนส่งตามแผนอนุรักษ์พลังงาน ระหว่าง พ.ศ. 2558 ถึง พ.ศ. 2579 โดยมีกรอบการดำเนินงานที่สำคัญ ดังนี้

1) การศึกษาทบทวนมาตรการด้านการส่งเสริมการขนส่งที่ยั่งยืน 2) การจัดทำระบบฐานข้อมูลในการติดตามประเมินการใช้รถยนต์ของประเทศ 3) การพัฒนาแบบจำลองด้านการจราจรและพลังงาน 4) การประเมินการใช้พลังงานจากตัวชี้วัดที่เหมาะสม 5) การพัฒนาแนวทางการประเมินติดตาม (Tracking) ระบบขนส่งสาธารณะเพื่อประเมินการใช้พลังงานที่ลดได้จากมาตรการภาคขนส่งในการนี้โครงการฯ จึงได้จัดแคมเปญกรอกเลขไมล์รถลุ้นรางวัลโดยความร่วมมือระหว่าง สถาบันวิจัยและให้คำปรึกษาแห่งมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ (มธ.) สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) กระทรวงคมนาคม และสำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน (สนพ.) กระทรวงพลังงาน ซึ่งทั้งสามองค์กรได้เล็งเห็นความสำคัญของปัญหาด้านพลังงานในภาคคมนาคมขนส่งจึงมีนโยบาย





ในการจัดทำฐานข้อมูลด้านการขนส่งทางบกและการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลเพื่อกำหนดนโยบายและแนวทางในการลดการใช้พลังงานและได้ขอความร่วมมือภาคประชาชนผู้ใช้รถยนต์ให้ข้อมูลการใช้รถซึ่งข้อมูลที่ได้จากประชาชนจะไม่มีการเปิดเผยถือเป็นข้อมูลส่วนบุคคลโดยจะนำข้อมูลเหล่านี้ไปใช้เพื่อประโยชน์ในทางวิชาการเพื่อกำหนดเป็นนโยบายของภาครัฐเท่านั้น ซึ่งถือเป็นการดำเนินงานตามแนวทางประชารัฐอย่างแท้จริง

การจัดให้มีการมอบรางวัลแคมเปญกรอกเลขไมล์รถลุ้นรางวัล รอบที่ 1 ครั้งนี้เพื่อแสดงความขอบคุณ รวมทั้งเป็นกำลังใจให้แก่ผู้เข้าร่วมแคมเปญ กับโครงการฯ โดยมีการให้ข้อมูลที่โครงการฯ ต้องการคือเลขไมล์รถยนต์ หรือระยะการเดินทางสะสมของรถยนต์ ผ่านทาง เว็บไซต์ www.thaivkt.com ซึ่งโครงการฯ สามารถนำข้อมูลดังกล่าวไปจัดทำระบบฐานข้อมูลเพื่อดำเนินการให้บรรลุวัตถุประสงค์ของโครงการฯ ได้ สำหรับรอบเวลาในการร่วมชิงรางวัลมีทั้งหมด 3 รอบ โดยรอบที่ 1 นั้น อยู่ในระหว่างวันที่ 3 พฤศจิกายน พ.ศ. 2559 ถึงวันที่ 30 ธันวาคม 2559 ซึ่งได้ประกาศผลรางวัลแล้วเมื่อวันที่ 20 มกราคม 2560 ที่ผ่านมา

นายชัยวัฒน์ ทองคำคูณ ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร ประธานในพิธีกล่าวว่า “กระทรวงคมนาคมได้เล็งเห็นถึงความสำคัญของปัญหาในการใช้พลังงานและการปล่อยก๊าซเรือนกระจกในภาคการขนส่งและได้ดำเนินนโยบายในการลดใช้พลังงาน โดยการส่งเสริมการขนส่งที่ยั่งยืนหรือการขนส่งสีเขียวเป็นการพัฒนาและใช้งานระบบขนส่งที่มีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมน้อยรวมทั้งเป็นมิตรต่อผู้ใช้ นั่นคือประชาชนทุกคนสามารถเข้าถึงการเดินทางได้ทุกรูปแบบ แต่อย่างไรก็ตามในปัจจุบันภาครัฐยังขาดแนวทางการติดตามประเมิน (Tracking) การใช้พลังงานที่ลดได้จากมาตรการภาคขนส่ง ที่สามารถระบุถึงประสิทธิภาพในการลดการใช้พลังงานของมาตรการภาคการขนส่งต่างๆ ได้อย่างแม่นยำ เพื่อแก้ไขปัญหาในการใช้พลังงานและการปล่อยก๊าซเรือนกระจกในภาคการขนส่ง ดังนั้นกองทุนเพื่อส่งเสริมการอนุรักษ์พลังงาน จึงได้สนับสนุนงบประมาณจากกองทุนฯ ให้กับ สนข. ในการดำเนินโครงการศึกษาแนวทางการติดตามประเมิน (Tracking) การใช้พลังงานที่ลดได้จากมาตรการภาคขนส่ง ซึ่งมีวัตถุประสงค์หลักเพื่อพัฒนาแนวทางการติดตามและประเมินประสิทธิภาพการลดการใช้พลังงานภาคการขนส่ง และจัดทำระบบ









ฐานข้อมูลการใช้รถยนต์ของประเทศ โดยให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการกรอกเลขไมล์รถ ผ่านหน้าเว็บไซต์ www.thaivkt.com เพื่อนำผลของข้อมูลที่ได้ไปใช้ในการประเมินประสิทธิภาพการลดการใช้พลังงาน ทั้งนี้ระยะเวลาในการขอความร่วมมือจากภาคประชาชนระหว่างวันที่ 3 พฤศจิกายน 2559 ถึง วันที่ 30 เมษายน 2560”

แคมเปญกรอกเลขไมล์รถลุ้นรางวัลจัดได้ว่าเป็นแคมเปญฯ หนึ่งที่น่าสนใจอย่างยิ่งเนื่องจากเป็นแคมเปญฯ ที่ตอบโจทย์นโยบายภาครัฐฯ ในด้านพลังงาน โดยเป็นช่องทางเพื่อให้ภาคประชาชนให้ข้อมูลแก่ภาครัฐในการจัดทำฐานข้อมูลเพื่อนำไปประมวลผลและวิเคราะห์ข้อมูลในภาคขนส่ง ซึ่งสามารถยกระดับนำไปใช้ เป็นฐานข้อมูลทางด้านนโยบายต่างๆ ของประเทศต่อไปในอนาคตได้ จึงนับได้ว่าแคมเปญฯ นี้เป็นแคมเปญฯ ที่สามารถสร้างองค์ความรู้ทั้งในระดับจุลภาคและมหภาคได้ครอบคลุมหลายมิติ อาทิ เช่น ด้านเศรษฐศาสตร์ ด้านวิศวกรรมระบบโครงสร้างพื้นฐาน ด้านวิศวกรรมขนส่งและการจราจร รวมไปถึงด้านพลังงาน เป็นต้น

แคมเปญกรอกเลขไมล์รถลุ้นรางวัลในปัจจุบันมีผู้เข้าร่วมทั้งหมดประมาณ 3,371 ราย จากเป้าหมายของแคมเปญฯ คือ 50,000 ราย ถึงแม้ขณะนี้จะยังไม่เป็นไปตามเป้าหมายของโครงการฯ แต่ทางโครงการฯ ได้มีการติดต่อประสานงานและเพิ่มช่องทางอื่นๆ เพื่อให้ได้ข้อมูลเลขไมล์รถยนต์มาเป็นระบบฐานข้อมูลต่อไป โดยขณะนี้ได้รับความร่วมมือและการบูรณการระหว่างภาครัฐและเอกชนอย่างดียิ่งจากบริษัทผู้จำหน่ายรถยนต์ เช่น เชฟโลแลต นิสสัน โตโยต้า ฮอนด้า MG เบนซ์ และซูซูกิ ภายใต้สมาคมอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย โดยผลลัพธ์การวิเคราะห์ข้อมูลจากระบบฐานข้อมูลการติดตามประเมินการใช้รถยนต์ของประเทศที่ได้จากโครงการฯ นี้ จะเป็นข้อมูลเชิงประจักษ์ที่ชี้ให้เห็นว่าประเทศมีแนวโน้มการใช้พลังงานในภาคขนส่งอย่างไร และในทุกภาคส่วนควรมีวิธีรับมือและแก้ไขปัญหาอย่างไรต่อไป









“Drone”

เทคโนโลยีอากาศยานไร้คนขับ

โดรน (Drone) หรือ ยูเอวี (Unmanned Aerial Vehicles: UAVs) ถือเป็นหนึ่งเทคโนโลยีที่กำลังถูกหลายฝ่ายจับตามองอยู่ในขณะนี้ เพราะทำหน้าที่ในการบังคับเครื่องบินแทนมนุษย์ ทั้งนี้ บทบาทของ โดรน หรือเรียกอีกอย่างว่า อากาศยานไร้คนขับ กำลังเข้ามามีอิทธิพลต่อรูปแบบการทำธุรกิจในวันนี้ ต่างจากอดีตที่โดรนถูกใช้ในการทหารและภารกิจป้องกันประเทศเป็นหลัก โดยผลการศึกษาของ PwC’s CEO pulse ที่ผ่านมาระบุว่า 64% ของผู้บริหารทั่วโลกเชื่อว่า ในอนาคตเทคโนโลยีหุ่นยนต์ (Robotics) จะยิ่งถูกนำมาผนวกอยู่ในรูปแบบการทำธุรกิจและถูกประยุกต์ใช้อย่างแพร่หลายครอบคลุมแทบทุกสายอุตสาหกรรม

DRONE, Unmanned Aerial Vehicles: UAVs



ถ้าพูดกันตามภาษาชาวบ้านแล้ว โดรน คือ เครื่องบินอัตโนมัติที่เราเห็นคุ้นตาบนท้องฟ้าในเวลานี้ เช่น การใช้โดรนเพื่อบันทึกภาพหรือเหตุการณ์จากมุมสูง การสำรวจพื้นที่การเกษตรและชลประทาน การสำรวจท่อส่งก๊าซ การเก็บข้อมูลสภาพอากาศ สภาพการจราจร และการลำเลียงขนส่ง เป็นต้น ตามปกติหลักการทำงานของโดรนใช้เพื่อเป็นตัวตรวจจับ ขนส่ง วิจัย โจมตี ค้นหา และช่วยเหลือ โดยแบ่งการทำงานออกเป็น 3 ประเภท ได้แก่

1. Multirotor UAVs เป็นประเภทที่พบเห็นบ่อยมากที่สุดเคลื่อนตัวได้รวดเร็วและคล่องแคล่วเนื่องจากมีทั้งแบบ 4, 6 และ 8 ใบพัด ไม่ต้องใช้รันเวย์ในการบิน แต่มีข้อเสียคือ ขีดความเร็วของการบินน้อยกว่าโดรนประเภทอื่นๆ จึงทำให้บินได้ช้ากว่า ในปีที่ผ่านมาโดรนประเภทนี้ครองส่วนแบ่งการตลาดมากถึง 77%

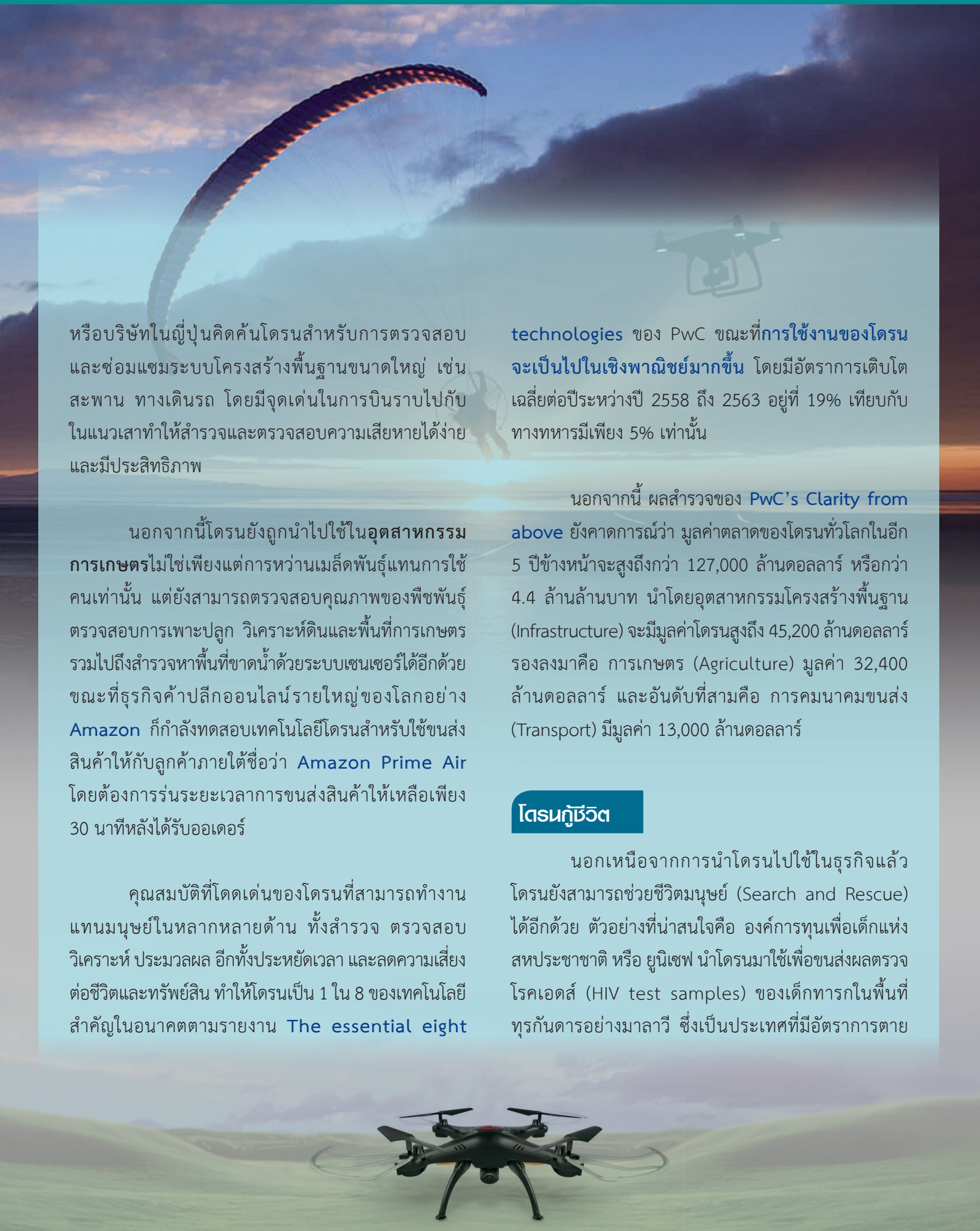
2. Fixed-wing drones มีลักษณะการทำงานคล้ายคลึงกับเครื่องบิน จึงต้องมีรันเวย์ ซึ่งโดรนประเภทนี้สามารถบินได้นานกว่าและเร็วกว่า เหมาะกับการใช้งานเพื่อสำรวจในพื้นที่กว้างใหญ่ แถมยังบรรทุกของหนักได้ในระยะไกล และใช้พลังงานน้อย

3. Hybrid model (tilt-wing) สามารถบินได้เร็วกว่า ไกลกว่าและมีประสิทธิภาพมากกว่าแบบที่สอง แถมไม่ต้องใช้รันเวย์ แต่โดรนประเภทนี้มีอยู่น้อยในตลาดโลก

อย่างที่กล่าวไปข้างต้นว่าปัจจุบันโดรนถูกพัฒนาให้ใช้งานในกลุ่มอุตสาหกรรมที่เกี่ยวกับโครงสร้างพื้นฐาน และการบินสำรวจพื้นที่การเกษตรหรือพื้นที่ที่ต้องการการตรวจสอบและดูแล

นอกจากนี้ หลายคนอาจจะคุ้นตาและรู้จักโดรนเฉพาะด้านที่ใช้ในการถ่ายวีดิโอสารคดี และบันทึกภาพที่มีความละเอียดสูง ยิ่งไปกว่านั้น โดรนยังมีความสามารถในการเก็บรวบรวมและวิเคราะห์ภาพหรือข้อมูลนั้นๆ เช่น วิเคราะห์ผลกระทบทางสิ่งแวดล้อม (Environmental impacts) ในบริเวณนั้นๆ และยังวิเคราะห์เพื่อหาแนวทางแก้ไขปัญหาที่อาจเกิดขึ้นในอนาคตได้ เป็นต้น

ด้วยประโยชน์ของโดรนที่มีมากมายมหาศาลนี่เอง ทำให้ทั้งภาครัฐและเอกชนทั่วโลกนำโดรนมาใช้งานในรูปแบบต่างๆ เช่น ในสหราชอาณาจักรมีการใช้โดรนในอุตสาหกรรมระบบรถไฟในประเทศเพื่อวางแผนการซ่อมบำรุงรางรถไฟฟ้าผ่านดิจิทัล และการวิเคราะห์แบบสามมิติ (3D)



หรือบริษัทในญี่ปุ่นคิดค้นโดรนสำหรับการตรวจสอบและซ่อมแซมระบบโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่ เช่น สะพาน ทางเดินรถ โดยมีจุดเด่นในการบินราบไปกับในแนวเสาทำให้สำรวจและตรวจสอบความเสียหายได้ง่ายและมีประสิทธิภาพ

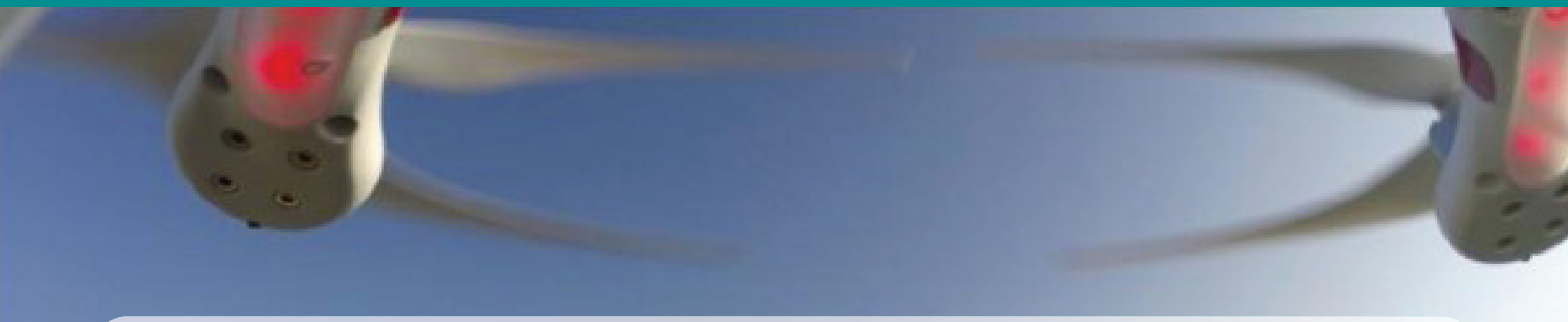
นอกจากนี้โดรนยังถูกนำไปใช้ใน**อุตสาหกรรมการเกษตร**ไม่ใช่เพียงแต่การหว่านเมล็ดพันธุ์แทนการใช้คนเท่านั้น แต่ยังสามารถตรวจสอบคุณภาพของพืชพันธุ์ ตรวจสอบการเพาะปลูก วิเคราะห์ดินและพื้นที่การเกษตร รวมไปถึงสำรวจหาพื้นที่ขาดน้ำด้วยระบบเซนเซอร์ได้อีกด้วย ขณะที่ธุรกิจค้าปลีกออนไลน์รายใหญ่ของโลกอย่าง Amazon ก็กำลังทดสอบเทคโนโลยีโดรนสำหรับใช้ขนส่งสินค้าให้กับลูกค้าภายใต้ชื่อว่า Amazon Prime Air โดยต้องการร่นระยะเวลาการขนส่งสินค้าให้เหลือเพียง 30 นาทีหลังได้รับออเดอร์

คุณสมบัติที่โดดเด่นของโดรนที่สามารถทำงานแทนมนุษย์ในหลากหลายด้าน ทั้งสำรวจ ตรวจสอบ วิเคราะห์ ประมวลผล อีกทั้งประหยัดเวลา และลดความเสี่ยงต่อชีวิตและทรัพย์สิน ทำให้โดรนเป็น 1 ใน 8 ของเทคโนโลยีสำคัญในอนาคตตามรายงาน The essential eight technologies ของ PwC ขณะที่**การใช้งานของโดรนจะเป็นไปในเชิงพาณิชย์มากขึ้น** โดยมีอัตราการเติบโตเฉลี่ยต่อปีระหว่างปี 2558 ถึง 2563 อยู่ที่ 19% เทียบกับทางทหารมีเพียง 5% เท่านั้น

นอกจากนี้ ผลสำรวจของ PwC's Clarity from above ยังคาดการณ์ว่า มูลค่าตลาดของโดรนทั่วโลกในอีก 5 ปีข้างหน้าจะสูงถึงกว่า 127,000 ล้านดอลลาร์ หรือกว่า 4.4 ล้านล้านบาท นำโดยอุตสาหกรรมโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure) จะมีมูลค่าโดรนสูงถึง 45,200 ล้านดอลลาร์ รองลงมาคือ การเกษตร (Agriculture) มูลค่า 32,400 ล้านดอลลาร์ และอันดับที่สามคือ การคมนาคมขนส่ง (Transport) มีมูลค่า 13,000 ล้านดอลลาร์

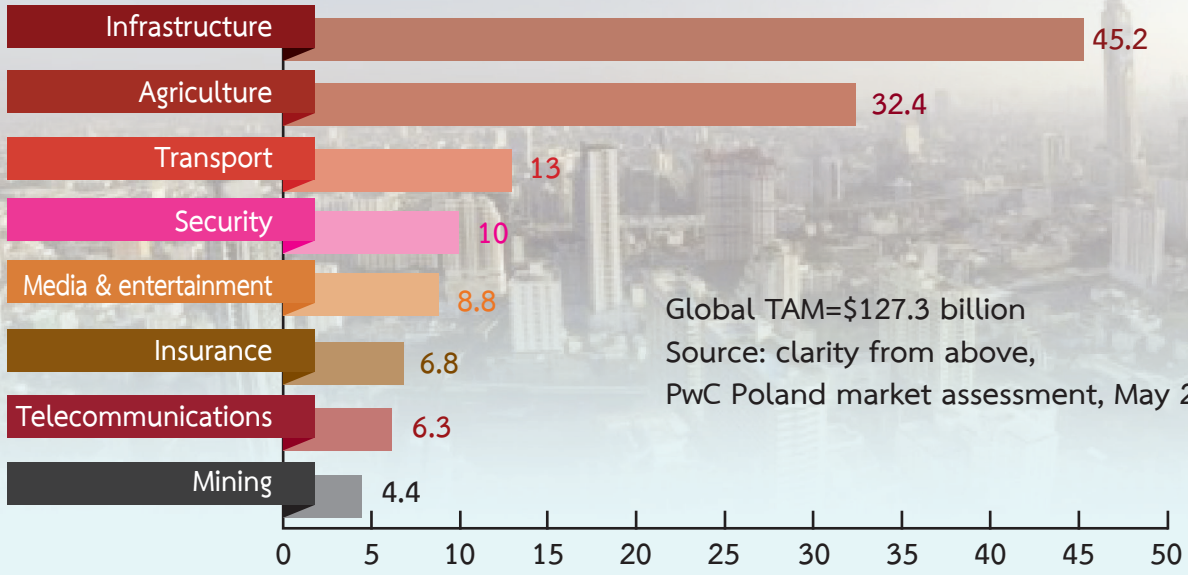
โดรนกู้ชีวิต

นอกเหนือจากการนำโดรนไปใช้ในธุรกิจแล้ว โดรนยังสามารถช่วยชีวิตมนุษย์ (Search and Rescue) ได้อีกด้วย ตัวอย่างที่น่าสนใจคือ องค์การทุนเพื่อเด็กแห่งสหประชาชาติ หรือ ยูนิเซฟ นำโดรนมาใช้เพื่อขนส่งผลตรวจโรคเอดส์ (HIV test samples) ของเด็กทารกในพื้นที่ทุรกันดารอย่างมาลาวี ซึ่งเป็นประเทศที่มีอัตราการตาย



Drone services market: $ 127 billion by 2020

Global drone services total available market in key industries ($B)



ของเด็กทารกที่ติดเชื้อเอดส์มากเป็นอันดับต้นๆ ของโลก หรือในเยอรมนีได้พัฒนาและผลิตโดรน เพื่อขนส่งอุปกรณ์ช่วยชีวิตคนที่กำลังจมน้ำส่วนประเทศไทย เรามีการใช้โดรนในการตามหานักบินเฮลิคอปเตอร์ที่ตกเมื่อเดือนมิถุนายนที่ผ่านมา เป็นต้น

อย่างไรก็ดี แม้ว่าโดรนจะเป็นเทคโนโลยีสุดล้ำ แต่ความท้าทายสำคัญคือ การออกกฎหมายเกี่ยวกับการบังคับใช้โดรนอย่างจริงจัง ไม่ว่าจะเป็นขนาดของตัวเครื่อง การบังคับการบิน ใบอนุญาตนักบิน ประกันภัย เพราะจากรายงานของสำนักงานบริหารการบินแห่งชาติ ของสหรัฐอเมริกา ระบุว่า ตั้งแต่เดือนสิงหาคม 2558 ถึง มกราคม 2559 มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นจากการใช้โดรนทั้งหมดถึง 583 ครั้ง และมีความเป็นไปได้ที่จะเกิดอุบัติเหตุเพิ่มขึ้นเพราะจำนวนผู้ลงทะเบียนใช้โดรนเพิ่มจำนวนขึ้นทุกปีเช่นกัน โดยปัจจุบันโปแลนด์เป็นประเทศแรกของโลกที่ร่างกฎหมายเกี่ยวกับการใช้โดรนเชิงพาณิชย์ รวมทั้งการฝึกอบรมนักบิน กฎสำหรับการบิน และประกันภัย และอื่นๆ ตามด้วยแอฟริกาใต้และสิงคโปร์

จากนี้ไปอีกไม่นาน ผู้เขียนเชื่อว่า จะมีอีกหลายประเทศเร่งร่างกฎระเบียบที่รัดกุมเพื่อให้โดรนเป็นเทคโนโลยีเข้ามาเปลี่ยนโลกเปลี่ยนธุรกิจ และช่วยชีวิตเพื่อนมนุษย์อย่างสมบูรณ์แบบในอนาคต

ที่มา : http://www.pwc.com/th/en/press-room/pwc-thailand-blog/2016/20161031-blog.html



10 ที่คลายร้อน รับซัมเมอร์



เที่ยวใกล้กรุงเทพฯ หลบร้อนไปเที่ยวที่ไหนดี ?

ซัมเมอร์มาถึงแล้วววว... หลายคนน่าจะกำลังมองหาที่หลบร้อนอยู่ใช่ไหมล่ะคะ วันนี้เราได้รวบรวม 10 ที่เที่ยวหลบร้อนหลายอารมณ์ หลายสไตล์ หลายบรรยากาศมาฝากกัน และที่สำคัญ เที่ยวใกล้กรุงเทพฯ มากๆ ใครชอบแบบไหนก็จัดไปเลยค่ะ

เที่ยวเกาะเสม็ด เกาะสวรรค์ฝั่งอ่าวไทย

ซัมเมอร์นี้ หนีไม่พ้นไปเที่ยวตากอากาศคลายร้อนกันที่ทะเลค่ะ ไปกี่รอบๆ ก็ฟินกลับมาทุกรอบ สมกับที่ได้ชื่อว่าเกาะเสม็ดเป็นเกาะสวรรค์บนฝั่งทะเลอ่าวไทยจริงๆ บนเกาะเสม็ดมีหลายหาดด้วยกัน คือ หาดทรายแก้ว อ่าวไผ่ อ่าวพุทรา-อ่าวทับทิม อ่าวนวล อ่าวช่อ อ่าววงเดือน อ่าวแสงเทียน อ่าวลุงดำ อ่าวหวาย อ่าวกิ่ว อ่าวกะรัง อ่าวพร้าว อ่าวขาม อ่าวน้อยหน่า และอ่าวลูกโยน ใครชอบบรรยากาศคึกคักหน่อยก็ไปลั้ลลาที่หาดทรายแก้ว อ่าวไผ่ได้เลย แต่ถ้าใครชอบบรรยากาศความเป็นส่วนตัวเล็กๆ ฟีลเงียบสงบหน่อย หรือไปเที่ยวกับครอบครัว อ่าววงเดือนและอ่าวน้อยหน่าก็เป็นตัวเลือกที่ดีค่ะ



เช้าไปเย็นกลับที่ บ้านกรูด ทะเลประจวบฯ

ถ้าพูดถึงชายหาดที่เหมาะสำหรับการพักผ่อนในวันหยุดแบบเงียบสงบ เป็นส่วนตัว และชิลล์มากกก... ที่สำคัญคือ ไม่ไกลจากกรุงเทพฯ มากเกินไปนัก ไปเที่ยวแบบ 2 วัน 1 คืนในวันสบายๆ ได้นั้น ขอชวนไป **“หาดบ้านกรูด”** ทะเลประจวบคีรีขันธ์ ซึ่งเป็นชายหาดที่กว้าง และขนานไปกับถนนเลียบชายหาด ทำให้สามารถชิลล์ขับรถชมความสวยงาม หรือปั่นจักรยานเลียบหาดได้อย่างสบายๆ เลยทีเดียว



ล่องเรือกอนโดล่าเมืองไทย ที่บ้านสลักคอก เกาะช้าง

เอ่ยถึงเรื่อง **“ล่องเรือ”** ทีไร คนส่วนใหญ่มักนึกไปถึงบรรยากาศโรแมนติกที่เวนิสซะทุกที แต่ถ้าใครที่ไม่ได้มีเวลาไปไกลได้ขนาดนั้น ยังมีที่สวยๆ บรรยากาศดีในประเทศไทยนี่แหละ ให้เราได้ล่องเรือพร้อมกับรับประทานอาหารทะเลสดอร่อย ที่ “หมู่บ้านสลักคอก” นั่นเอง ระหว่างทางล่องเรือล้อมรอบไปด้วยพรรณพืชของป่าชายเลนไปจนสุดถึงปากอ่าว ชิลล์ไหมล่ะ



หนีร้อนมานอนแพ ริมน้ำแคว เมืองกาญจนบุรี

ชวนหนีความวุ่นวาย หอบเป้ใบเล็กไปนอนชิลล์ริมแม่น้ำแคว แม่น้ำที่เหมือนเป็นหัวใจดวงใหญ่ของเมืองกาญจน์กันค่ะ ลองมานั่งๆ นอนๆ บนแพชิลล์ๆ พร้อมหนังสือเล่มโปรด รับรองว่า คลายร้อนได้อย่างดีทีเดียว



ชิลล์กับ มหาสมุทร ลากูน หัวหิน ทะเลส่วนตัวที่ใหญ่ที่สุดในเอเชีย

ใครที่อยากไปเที่ยวทะเลน้ำใสปิ๊งๆ ไม่ต้องไปไกล แค่หัวหินก็ฟินได้แล้วค่ะ กับ มหาสมุทร ลากูน ทะเลส่วนตัวขนาดยักษ์ใหญ่ที่สุดในเอเชียขึ้นในประเทศไทยเป็นครั้งแรกที่โครงการ มหาสมุทร โครงการวิลล่าตากอากาศระดับไฮเอนด์ พร้อมคันทรี่ คลับที่ใหญ่ที่สุดในเมืองหัวหิน เพื่อให้คนที่มาพักสามารถเล่นน้ำรวมถึงทำกิจกรรมทางน้ำอื่นๆ ได้เสมือนอยู่ที่ทะเลจริงๆ นั่นเอง แถมพ่วงด้วยความปลอดภัย และความสะอาดที่สามารถควบคุมได้ ไม่ต้องกังวลกับสัตว์มีพิษในทะเลแบบที่เคยๆ เจอกันอีกด้วยค่ะ



เที่ยวสวนน้ำการ์ตูนเน็ตเวิร์ค Cartoon Network Amazone พัทยา

สวนน้ำการ์ตูนเน็ตเวิร์ค Cartoon Network Amazone พัทยา แห่งแรกของไทยบนพื้นที่ ต.บางเสร่ อ.สัตหีบ จ.ชลบุรี จำลองบรรยากาศป่าฝนอเมซอนที่มาพร้อมกับบรรดาการ์ตูนฮีโร่ยอดฮิตจากซีรีส์การ์ตูนดังก้องโลก เช่น Ben 10, The Powerpuff Girls, Johnny Bravo และอื่นๆ อีกคับคั่ง



ดื่มด่ำธรรมชาติที่ น้ำตกนางรอง นครนายก

น้ำตกนางรอง ตั้งอยู่ในเขตอุทยานแห่งชาติเขาใหญ่ ห่างจากตัวเมืองนครนายกประมาณ 20 กิโลเมตร เป็นน้ำตกที่ลดหลั่นเป็นชั้นๆ ไม่สูงมาก เป็นน้ำตกขนาดกลางที่มีความสวยงามแห่งหนึ่งของจังหวัดนครนายก และที่นี่เป็นน้ำตกอีกแห่งหนึ่งที่สามารถมาเที่ยวได้ทุกฤดูกาล เพราะมีน้ำตลอดทั้งปีค่ะ



เที่ยวน้ำตกเอราวัณ เมืองกาญจน์

น้ำตกเอราวัณ เป็นน้ำตกที่ใหญ่ และสวยงามบนฝั่งแม่น้ำแควใหญ่ ตั้งอยู่ที่ อำเภอศรีสวัสดิ์ จังหวัดกาญจนบุรีค่ะ เป็นน้ำตกที่มีระยะทางยาวประมาณ 1,500 เมตรติดต่อกัน ซึ่งแบ่งออกเป็นชั้นๆ ได้ 7 ชั้น แต่ละชั้นมีความสวยงามแตกต่างกันไป และน้ำสีเขียวเย็นๆ รับรองว่าดับร้อนนี้ได้ดีทีเดียว



Asiatique The Riverfront (เอเชียทีค เดะ ริเวอร์ฟรอนต์) เมืองท่าริมน้ำ กลางกรุงเทพฯ

ใครจะรู้ว่าความสุขอยู่ใกล้แค่เอื้อมเพียงก้าวเท้าลงจากรถไฟฟ้าสถานีตากสิน...เมื่อโกดังเก่าริมแม่น้ำเจ้าพระยากลับมามีชีวิตชีวาอีกครั้งในสไตล์ Shopping Street แหล่งรวมความชิลล์ริมน้ำในบรรยากาศเมืองท่า ใจกลางกรุงเทพฯ นี่เองค่ะ ใครลองมานั่งชิลล์รับรองว่าฟิน



เที่ยวบึงฉวาก ชมสัตว์น้ำหลากสายพันธุ์ สวรรค์แห่งโลกใต้ทะเล

ภายในบึงฉวากจะประกอบไปด้วยสถานที่ท่องเที่ยวหลายประเภท เช่น สวนสัตว์ อุทยานผักพื้นบ้าน และสถานแสดงพันธุ์สัตว์น้ำบึงฉวาก สำหรับครั้งนี้เราอยากพามาชมเป็นพิเศษคือ อาคารสถานแสดงพันธุ์สัตว์น้ำหลังที่ 3 ซึ่งเป็นที่จัดแสดงพันธุ์ปลาทะเลที่น่าตื่นตาตื่นใจ



ที่มา : http://travel.trueid.net/detail/32269



7วันอันตราย
"สงกรานต์"
วันที่ 16 เม.ย. 59

สนข
สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
กระทรวงคมนาคม

สรุปสถิติอุบัติเหตุ
ช่วงเทศกาลสงกรานต์ 2559



อุบัติเหตุรวม
เสียชีวิต
บาดเจ็บ

สรุปยอดรวมอุบัติเหตุทางถนนตลอด 6 วัน ระหว่างวันที่ 11-16 เมษายน 2559

เกิดอุบัติเหตุรวม	3,104	ครั้ง
ผู้เสียชีวิตรวม	397	ราย
ผู้บาดเจ็บรวม	3,271	ราย

- จังหวัดที่ไม่มีผู้เสียชีวิตมี 5 จังหวัด ได้แก่ จังหวัดตราด, แพร่, ยะลา, ระนอง และจังหวัดหนองบัวลำภู

เกิดอุบัติเหตุสะสมสูงสุด	คือ	จังหวัดเชียงใหม่	158	ครั้ง
จังหวัดที่มีผู้เสียชีวิตสะสมสูงสุด	คือ	จังหวัดนครราชสีมา	18	ราย

- จังหวัดที่มีผู้บาดเจ็บสะสมสูงสุด คือ จังหวัดเชียงใหม่ 166 คน

ที่มา : https://hilight.kapook.com/view/135565





สนข
สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
กระทรวงคมนาคม







THE CHART
ACCIDENT 60

การเตรียมความพร้อมช่วงเทศการสงกรานต์ ปี 2560

วันนี้ (30 มกราคม 2560) นายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม กล่าวผ่านรายการ Thailand Today ทางสถานีโทรทัศน์ภาคภาษาอังกฤษ 24 ชั่วโมง (NBT World) ว่าช่วงปีใหม่ที่ผ่านมานั้น เกิดอุบัติเหตุมากกว่าปีก่อน ถึงแม้กระทรวงคมนาคม รวมถึง ทุกภาคส่วนได้มีการเตรียมการรับมือการจราจร ทั้งเรื่องการเตรียมพื้นผิวถนนให้พร้อมและเจ้าหน้าที่รวมถึงจุดพักต่างๆ ไว้เป็นอย่างดีแล้ว แต่วินัยการจราจรของผู้ขับขี่นั้นก็เป็นเรื่องที่สำคัญเช่นกัน สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุที่สำคัญ ก็มีอยู่ 3 ประการ คือ การขับรถเร็ว เมาแล้วขับ และง่วงเนื่องจากพักผ่อนไม่เพียงพอ

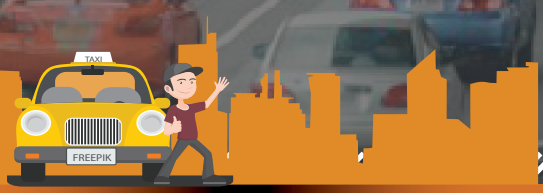
ทั้งนี้ นายกรัฐมนตรี พลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา ได้กำชับว่าในช่วงสงกรานต์นั้น การเกิดอุบัติเหตุต้องลดลง ในส่วนของกระทรวงคมนาคม จึงได้สั่งการให้เตรียมสภาพถนนให้เรียบร้อยก่อนช่วงเทศกาล รวมถึงป้าย ป้ายโรงเรียน สัญญาณต่างๆ ทั้งการจำกัดความเร็ว รวมถึงสัญลักษณ์ทางถนนอื่นๆ สำหรับความเร็วนั้นตามกฎหมายแล้วจำกัดอยู่ที่ 90 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ซึ่งต่อไปจะต้องมีความเข้มงวดมากขึ้นโดยเฉพาะในส่วนของรถรับจ้างสาธารณะ ทั้งรถตู้และรถบัส สำหรับรถบัสของ บขส. ทางกระทรวงได้ประสานให้ติด GPS ทุกคันแล้ว ในส่วนของรถตู้เองก็กำลังดำเนินการและต่อไปจำนวนรถตู้ที่ไม่ได้ถูกออกแบบมาสำหรับการโดยสารสาธารณะจะต้องลดลง สำหรับคนขับเองต้องมีสมุดประจำตัว ที่แสดงว่าขับรถมากี่ชั่วโมงแล้วเพื่อไม่ให้เหนื่อยเกินไป

สำหรับ แผนแม่บทในระยะยาวของกระทรวงคมนาคมนั้น จะประกอบไปด้วย โครงสร้างพื้นฐานที่ต้องพร้อม การประกันภัยต้องครอบคลุม การให้ความรู้กับผู้ขับขี่จะต้องสมบูรณ์แบบ การออกใบขับขี่จะต้องยากในขณะที่การระงับการใช้ใบขับขี่จะต้องง่ายกว่าเดิม ถนนต้องดี ขับขี่ต้องปลอดภัย ด้านระบบราง รถไฟความเร็วสูงก็ใกล้จะได้เริ่มก่อสร้างแล้วทั้งสี่เส้นทางคือ กรุงเทพ-หนองคาย กรุงเทพ-พิษณุโลก กรุงเทพ-ระยอง และ กรุงเทพ-หัวหิน

ที่มา http://thainews.prd.go.th/website_th/news/news_detail/TNSOC6001300010112









อันตราย... จากการจอดรถตากแดด

สวัสดีค่ะ ท่านผู้อ่านทุกท่าน ช่วงนี้เราเข้าสู่ฤดูร้อนกันอย่างเต็มตัวแล้วนะค่ะ เพราะอากาศร้อนมากๆ ดิฉันจึงขออนุญาตนำเสนอสาระน่ารู้เกี่ยวกับ **"อันตราย...จากการจอดรถตากแดด"** มาฝากท่านผู้อ่านกันค่ะ



เนื่องจากว่ามีผู้ใช้รถยนต์หลายๆ ท่าน ที่ในบางครั้งมีความจำเป็นต้องจอดรถยนต์ตากแดดถ้าเป็นระยะเวลาไม่นานก็พอทนไหว แต่ถ้าจอดเป็นระยะเวลานานๆ เป็นประจำทั้งที่ทำงานและที่บ้านจะส่งผลให้วัสดุอุปกรณ์บางอย่างของรถยนต์จะเสื่อมสภาพเร็วขึ้นกว่าปกติ และเป็นอันตรายต่อสุขภาพในระยะยาว แต่สิ่งที่เราสามารถสัมผัสได้เลยในขณะที่รถจอดตากแดดอยู่ เช่น ตัวรถยนต์จะร้อนไปทั้งคันถ้าส่วนหนึ่งส่วนใดของร่างกายไปสัมผัสอาจได้รับบาดเจ็บได้ ชิ้นส่วนในห้องโดยสารก็ร้อนไปหมด เบาะนั่งร้อนมากโดยเฉพาะถ้าเป็นเบาะหนังจะดูดความร้อนได้ดีมาก ส่วนพวงมาลัยก็ร้อนมากแทบจะจับไม่ได้เลย

สิ่งที่ดิฉันได้กล่าวไว้ข้างต้น เป็นเพียงสิ่งที่เราสามารถสัมผัสได้เลยทันทีในขณะที่เราจอดรถตากแดดแต่สิ่งที่จะตามมาในระยะยาวที่มีผลต่อสุขภาพของเรา ก็คือ **"สารพิษ"**

เพราะการที่มีแสงแดดส่องเข้ามาในบริเวณแผงหน้าปัด บริเวณคอนโซล เบาะที่นั่ง และน้ำหอมปรับอากาศ จะสร้างสารเบนซินที่เป็นสารก่อมะเร็ง จะสังเกตได้จากเมื่อเราขึ้นรถไปแล้วจะได้กลิ่นเหมือนพลาสติกจางๆ ในรถ ซึ่งสารดังกล่าวนอกจากจะเป็นสารก่อมะเร็งแล้ว สารชนิดนี้ยังเป็นพิษต่อกระดูก ทำให้เกิดโรคโลหิตจาง ลดจำนวนเม็ดเลือดขาวที่อาจทำให้เป็นโรคลูคีเมียได้ และที่สำคัญสำหรับหญิงที่กำลังตั้งครรภ์สารนี้จะเป็นอันตรายต่อทารกที่อยู่ในครรภ์มารดาได้ ดังนั้น ดิฉันจึงขอนำเสนอวิธีที่จะช่วยลดอุณหภูมิความร้อนภายในรถยนต์ของท่านให้น้อยลงเมื่อต้องจอดรถตากแดดกันนะคะ

เมื่อต้องจอดรถตากแดด ควรปฏิบัติดังนี้

- ลดกระจกหน้าต่างรถลงเล็กน้อย เพื่อเป็นการระบายความร้อนออกนอกตัวรถ ช่วยไม่ให้เกิดความร้อนสะสมภายในตัวรถ

- ติดตั้งอุปกรณ์บังแดด จะช่วยให้แสงแดดไม่ส่องความร้อนเข้าไปภายในรถยนต์ของท่าน

- ยกก้านปัดน้ำฝนขึ้น ซึ่งจะช่วยยืดอายุการใช้งานของยางปัดน้ำฝนให้ยาวขึ้น เพราะถ้าเราไม่ยกก้านปัดน้ำฝนขึ้น ความร้อนจากกระจกจะทำให้ยางของใบปัดน้ำฝนเสื่อมคุณภาพเร็วขึ้น

- ไม่ควรวางวัสดุหรือสิ่งของที่อาจ **“ระเบิด”** ได้ไว้ในรถ เช่น ไฟแช็ก อุปกรณ์ที่อัดแก๊สต่างๆ เพราะเมื่อรถจอดตากแดดอุณหภูมิภายในรถจะสูงขึ้น สิ่งเหล่านี้อาจมีการระเบิดและทำให้กระจกแตกได้และไม่ควรวางสิ่งของที่ทำด้วยพลาสติกไว้ด้านหน้าหรือด้านท้ายของตัวรถที่แสงแดดส่องถึงโดยตรง เพราะพลาสติกจะละลายเสียรูปทรงไม่สามารถใช้งานได้ เมื่อเราต้องการใช้รถหลังจากที่ได้จอดรถตากแดดไว้เป็นระยะเวลานานๆ สิ่งที่ควรปฏิบัติเพื่อลดความร้อนภายในตัวรถก่อนที่จะใช้งาน คือ เปิดประตูรถทุกบานให้หมดพร้อมทั้งลดกระจกลงทิ้งเอาไว้สักระยะหนึ่ง การกระทำเช่นนี้เป็นการระบายความร้อนให้ออกไปจากตัวรถ ซึ่งจะทำให้อุณหภูมิภายในตัวรถลดลง หลังจากนั้นเมื่อขับรถออกไปแล้วยังไม่ต้องเปิดแอร์ให้ขับไปสักพักหนึ่งก่อนแล้วค่อยเปิดแอร์ แต่ถ้าอากาศร้อนมากๆ ให้เปิดแอร์แต่ยังคงเปิดกระจกไว้บางส่วนเพื่อระบายความร้อนเพราะอากาศร้อนจะเบากว่าอากาศเย็น เวลาเปิดแอร์อากาศร้อนจะลอยอยู่บริเวณใบหน้าแต่อากาศเย็นจะตกอยู่ที่บริเวณด้านล่าง การเปิดกระจกหรือแง้มกระจกไว้บางส่วนจะทำให้อากาศร้อนที่อยู่ส่วนบนถูกแรงดันอากาศในขณะที่รถกำลังวิ่งอยู่ดูดออกไปภายนอกตัวรถ ซึ่งจะทำให้รถเย็นเร็วขึ้น และหลังจากที่อุณหภูมิภายในตัวรถเริ่มเย็นลงแล้วจึงค่อยปิดกระจกรถ ส่วนอีก







วิธีหนึ่งที่ช่วยทำให้อุณหภูมิภายในตัวรถลดลงหลังจากที่ได้จอดรถตากแดดไว้ ก็คือ การฉีดน้ำใส่ตัวถังรถ เพราะว่าในขณะที่เราจอดรถตากแดดไว้ ตัวถังรถกำลังแผ่รังสีความร้อนใส่ตัวเราอยู่ การฉีดน้ำใส่ตัวถังรถเป็นการลดอุณหภูมิที่ตัวรถและยังเป็นการลดอัตราการแผ่รังสีความร้อนลงด้วย แต่ห้ามฉีดน้ำโดนบริเวณที่เป็นกระจกเป็นอันขาด เพราะอาจทำให้กระจกแตกได้ เนื่องจากอุณหภูมิเปลี่ยนแปลงอย่างกะทันหัน หลังจากนั้นก็ให้ติดเครื่องยนต์โดยเปิดระบบปรับอากาศให้อยู่ในตำแหน่งที่เย็นที่สุดและแรงที่สุด ถอดอุปกรณ์บังแดดออก กระจกหน้าต่างรถอย่าเพิ่งนำขึ้นจนสุด รอให้อุณหภูมิภายในห้องโดยสารลดลงพอที่จะสามารถขับรถไปได้ก่อนแล้วค่อยนำกระจกหน้าต่างรถขึ้นให้สุดทุกบานพร้อมปรับอุณหภูมิของระบบปรับอากาศตามความต้องการของเรา

ตามที่ดิฉันได้กล่าวไว้แล้วข้างต้นว่า การจอดรถตากแดดจะก่อให้เกิดสารเบนซิน ซึ่งระดับของสารเบนซินที่ยอมรับได้ในตัวอาคารหรือรถ คือ 50 มิลลิกรัมต่อตารางฟุต แต่ระดับของสารเบนซินในรถที่จอดอยู่ในที่ร่มมีค่าอยู่ที่ 400 - 800 มิลลิกรัม และถ้าหากเราจอดรถตากแดดอยู่กลางแจ้งที่มีอุณหภูมิสูงเกินกว่า 60 องศาฟาเรนไฮต์ หรือ 15.5 องศาเซลเซียส ระดับของสารเบนซินจะสูงขึ้นถึง 2,000 - 4,000 มิลลิกรัม สูงกว่าระดับที่จะยอมรับได้ถึง 40 เท่า ซึ่งเป็นอันตรายต่อสุขภาพร่างกายของเราไม่สามารถขับสารพิษออกมาได้โดยง่าย เราจึงจำเป็นต้องช่วยลดอุณหภูมิความร้อนภายในตัวรถเพื่อลดปริมาณของสารพิษให้น้อยลง ดังนั้น ท่านผู้อ่านลองนำวิธีการลดอุณหภูมิความร้อนภายในตัวรถเมื่อต้องจอดรถตากแดดไปใช้ดูนะคะ เพื่อถนอมและยืดอายุการใช้งานของวัสดุอุปกรณ์ต่างๆ ที่อยู่ภายในตัวรถ และที่สำคัญก็เพื่อสุขภาพของตัวเราเองด้วยค่ะ

ที่มา : https://www.facebook.com/onnuthonda/posts/1556070344647176:0

สวัสดีปีใหม่ไทยนะครับท่านผู้อ่านวารสาร **“นโยบายการขนส่งและจราจร”** ทีมงานวารสารฯหวังว่าผู้อ่านทุกท่านคงมีความสุขกับเทศกาลสงกรานต์ปีนี้ใครที่ต้องเดินทางกลับบ้านขอให้เดินทางปลอดภัยกันทุกครอบครัวนะครับทางทีมงานวารสารฯ ของ สนข. จะทำหน้าที่ในการนำเสนอข้อมูล ข่าวสาร และเกร็ดความรู้ต่างๆ ที่เป็นประโยชน์ด้านการขนส่งและจราจรแก่ผู้อ่านต่อไปนะครับ ฉบับนี้เราก็ยังมีข้าราชการดีเด่นและข้าราชการบรรจุใหม่มาแนะนำให้ท่านรู้จักกันเช่นเคยนะครับ

นางสาวศุภรัตน์ สมแสน



นักวิชาการคอมพิวเตอร์ชำนาญการ
ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศการขนส่งและจราจร (ศทท.)

ขอแสดงความยินดีกับพี่ศุภรัตน์ฯ หรือที่เรารู้จักกันในนามว่าพี่อุ้ยด้วยนะคร๊าบ กับการได้รับตำแหน่งข้าราชการดีเด่นประจำปี 2559 ปัจจุบันพี่อุ้ยปฏิบัติหน้าที่ในกลุ่มพัฒนาระบบข้อมูลสารสนเทศ รับผิดชอบดูแลเว็บไซต์ สนข. และระบบอินทราเน็ต ของ สนข. รวมทั้งระบบข้อมูลสารสนเทศการขนส่งและจราจร พวกเราชาว สนข. ขอให้พี่อุ้ยทำหน้าที่ในการดูแลระบบคอมพิวเตอร์และพัฒนาเครือข่ายให้มีประสิทธิภาพ เพิ่มมากขึ้นและรักษาความดีที่ได้รับนี้ตลอดไปนะครับ

นางสาวภัทราภรณ์ ภักดี



นักทรัพยากรบุคคลปฏิบัติการ
สำนักบริหารกลาง กลุ่มบริหารทรัพยากรบุคคล (สบก.)

น้องใหม่ของ กทบ. ชื่อเล่นว่าน้องออย เป็นชาวจังหวัดเชียงใหม่ จบการศึกษาระดับปริญญาตรี คณะรัฐศาสตร์และรัฐประศาสนศาสตร์ สาขารัฐศาสตร์ จากมหาวิทยาลัยเชียงใหม่ ปฏิบัติหน้าที่ในกลุ่มบริหารทรัพยากรบุคคล

นายพงศ์พีสิธฐ ธรรมสุขี



นักทรัพยากรบุคคลปฏิบัติการ
สำนักบริหารกลาง กลุ่มบริหารทรัพยากรบุคคล (สบก.)

หนุ่มหน้าใสคนนี้ชื่อน้องแซม เป็นชาวจังหวัดลำปาง จบการศึกษาระดับปริญญาตรี คณะรัฐศาสตร์ สาขาวิชารัฐศาสตร์ จากมหาวิทยาลัยนเรศวร ปฏิบัติหน้าที่ในกลุ่มบริหารทรัพยากรบุคคล



ธรรมะ กับ วันสงกรานต์

พระมหาวุฒิชัย วชิรเมธี หรือ **"ว.วชิรเมธี"** ผู้อำนวยการสถาบันวิมุตตยาลัย ส่งมงคลสงกรานต์ แก่ประชาชนไทยและเป็นเทศกาลแห่งความสุข และเทศกาลแห่งความกตัญญูรู้คุณต่อบุพการีชนคนผู้เป็นบรรพบุรุษ ถือเป็นวันหยุดยาวที่จะได้ทำบุญกุศล รดน้ำดำหัว ขอพรผู้ใหญ่ที่เคารพ

พระมหาวุฒิชัย วชิรเมธี หรือ **"ว.วชิรเมธี"** ผู้อำนวยการสถาบันวิมุตตยาลัย พระนักเขียนและนักเทศน์ชื่อดัง ส่งมงคลสงกรานต์แก่ประชาชนชาวไทย โดยระบุว่าสงกรานต์ คือ เทศกาลแห่งความสุขและเทศกาลแห่งความกตัญญูรู้คุณต่อบุพการีชนคนผู้เป็นบรรพบุรุษของตน ในวันเวลาดังกล่าวเราคนไทยถือเป็นวันหยุดยาวที่จะได้ทำบุญกุศลรดน้ำดำหัวขอพรผู้ใหญ่ที่เคารพนับถือ และท่องเที่ยวพักผ่อนหย่อนใจกับบุคคลอันเป็นที่รักในวันเวลาแห่งความสุขเช่นนี้หากมี **"ธรรมะนำหน้า"** ก็จะเพิ่มคุณค่าแห่งการเฉลิมฉลองให้เปี่ยมสุขยิ่งๆ ขึ้นไป ในที่นี้ จึงขอแนะนำหลักธรรมที่ควรปฏิบัติในเทศกาลสงกรานต์ ดังต่อไปนี้



ก. หลักธรรมสำหรับคนขับรถ
(กลับบ้าน-ท่องเที่ยว-เดินทางไกล)

1. ไม่จำเป็นอย่าดื่ม (สุรา)
2. ถ้าดื่มอย่าให้เมา (จนขาดสติ)
3. ถ้าเมาอย่าขับ
4. ถ้าขับอย่าหลับใน

ข. หลักธรรมสำหรับครอบครัว
(สงกรานต์ คือ วันครอบครัว)
มารดาบิดาควรทำหน้าที่ต่อบุตรธิดา ดังนี้

1. สอนให้หนีห่างจากความชั่ว
2. ฝึกให้ตั้งตัวอยู่ในความดี
3. วางรากฐานแห่งชีวีด้วยการศึกษา
4. ช่วยพิจารณาเมื่อจะเลือกคู่ชีวิต
5. มอบสมบัติให้เป็นกรรมสิทธิ์เมื่อถึงเวลาอันสมควร

ค. บุตรธิดาควรทำหน้าที่ต่อมารดาบิดา ดังนี้

1. ท่านเลี้ยงเรามาแล้วต้องเลี้ยงท่านตอบ
2. สนองงานในระบบของท่าน
3. สืบสานวงศ์สกุล
4. รักษาต้นทุนแห่งความเป็นทายาท
5. ไม่ประมาทคอยทำบุญเมื่อท่านล่วงลับ

ง. หลักธรรมสำหรับผู้สูงอายุ
(สงกรานต์คือวันผู้สูงอายุ)
ผู้สูงอายุ ควรสูงด้วยธรรมะและประโยชน์โสตถิผล ดังนี้

1. ขอให้สูงด้วย **"อายุ"**
2. ขอให้สูงด้วย **"คุณธรรม"**
3. ขอให้สูงด้วย **"สติปัญญา"**
4. ขอให้สูงด้วย **"ประโยชน์ที่ฝากไว้ให้แก่คนรุ่นหลัง"**

หลักธรรมสำหรับ "คนไทย"

สงกรานต์ คือ วันปีใหม่แบบไทยๆ ปีใหม่มาถึงทั้งที จึงควรตั้งปณิธานในการดำเนินชีวิตให้ดี โดยปฏิบัติตามแนวทางดังต่อไปนี้

1. **ควรตั้งปณิธานว่า "ปีใหม่ต้องดีกว่าปีเก่า"**
2. **ควรใช้เวลาให้คุ้มค่าที่สุด ด้วยการเตือนตัวเองให้ไม่ประมาทตามแนวทางพุทธพจน์ที่ว่า "คืนวันล่วงไปๆ บัดนี้เธอทำอะไรอยู่"**
3. **ควรฝึกตนให้เป็นคนที่มีคุณค่าด้วยการถือคติที่ว่า "ตนเป็นที่พึ่งของตน จากนั้นจึงให้คนเขาได้พึ่ง"**
4. **ควรเตือนตัวเองให้รู้จักดูแลสถาบันครอบครัวให้ดีแล้วจึงช่วยเหลือเกื้อกูล สังคม ด้วยการปฏิบัติตามหหลักการที่ว่า "ดูแลคนในครอบครัวให้ดี จากนั้นจึงแบ่งไมตรีให้คน ทั้งโลก"**

ที่มา : http://www.manager.co.th/QOL/ViewNews.aspx?NewsID=9540000045787

การ์ตูนรณรงค์วินัยการจราจร ตอน...สวัสดีปีใหม่

วันนี้เป็นวันสงกรานต์ หนุ่มสาวชาวบ้านเบิกบานจิตใจจริงเอย
ตอนเช้าทำบุญ ทำบุญตักบาตร ทำบุญร่วมชาติตักบาตรร่วมขันกันเอย



ช่วงเทศกาลสงกรานต์ ปีนี้ทางกระทรวงคมนาคม และ สนข. ได้มีมาตรการ
อำนวยความสะดวก ปลอดภัย รองรับในการเดินทางให้กับประชาชนด้วยนะครับ



สุดท้ายนี้ขอให้ผู้อ่านทุกท่านมีความสุขในเทศกาลสงกรานต์นะครับ
ขับขี่ปลอดภัย มีน้ำใจกับเพื่อนร่วมทาง รักษากฎจราจร เมาไม่ขับนะครับ



โดย:จุ๊บแจง

บัตรแมงมุม คือ บัตรตั๋วร่วมที่ใช้ในการเดินทางต่อเนื่อง ในระบบขนส่งสาธารณะ และใช้ซื้อสินค้าได้



เริ่มใช้กลางปี 2560 นี้



บัตรแมงมุม : บัตรใบเดียวที่ให้ความสะดวกในการเดินทางต่อเนื่อง

"มุ่งสู่การขนส่งที่ยั่งยืน เพื่อความสุขของคนไทย"

สนข
สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
กระทรวงคมนาคม