



ขับเคลื่อนแผนงานคมนาคม เพื่อความสุขของประชาชน



รถยนต์พลังงานไฟฟ้า
ในประเทศไทย...
อนาคตที่ใกล้แค่เอื้อม



สนข. จัดงานวัน
คล้ายวันสถาปนา สนข.
ครบรอบ 15 ปี



ภูทับเบิก เพชรบูรณ์
อีกหนึ่งสถานที่ท่องเที่ยว
ประเทศไทยนำไปเยือน
เพราะมีวิวทะเล ภูเขา ที่สวยงาม
ชวนไปสัมผัส



สถิติอุบัติเหตุ
ช่วงเทศกาลปีใหม่
2560



โครงการศึกษาจัดทำมาตรฐาน
สิ่งอำนวยความสะดวกและ
การให้บริการภาคขนส่งสำหรับ
คนพิการ และ **ผู้สูงอายุ**



สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนบ.) กระทรวงคมนาคม
ตั้งขึ้นตามพระราชบัญญัติปรับปรุง กระทรวง ทบวง กรม พ.ศ. 2545 และพระราชกฤษฎีกา
การโอนกิจการบริหารและอำนาจหน้าที่ของส่วนราชการให้เป็นไปตามพระราชบัญญัติปรับปรุง
กระทรวง ทบวง กรม พ.ศ. 2545 ซึ่งกำหนดให้สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
(สนบ.) เป็นส่วนราชการที่รวม 3 หน่วยงาน ได้แก่ สำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจร
ทางบก (สจร.) สังกัดสำนักนายกรัฐมนตรี บางส่วนของสำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม
และบางส่วนของสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี สังกัดกระทรวงคมนาคม
มาไว้ด้วยกัน





ทบรณนารการ

สวัสดีค่ะ ท่านผู้อ่านวารสาร “นโยบายการขนส่งและจราจร” ทุกท่านฉบับนี้เป็นฉบับส่งท้ายปีเก่าต้อนรับปีใหม่ และในวาระที่ สนข. ครบรอบ 15 ปี เมื่อวันที่ 9 ตุลาคม 2560

สำหรับฉบับนี้ ดิฉันและทีมงานยังคงสรรหาความรู้ และสาระต่างๆ ในด้านการขนส่งและจราจรรวมทั้งความบันเทิง ให้แก่ผู้อ่านวารสารฯ ของ สนข. อย่างต่อเนื่องต่อไป

สำหรับฉบับนี้ ทีมงานวารสารฯ ขอแนะนำคอลัมน์คมนาคมก้าวไกล เรื่อง การจัดอันดับขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ นอกจากนี้ ยังมีคอลัมน์ที่น่าสนใจอื่นๆ อาทิ คอลัมน์เวทีความคิด เรื่อง ผลการขับเคลื่อนดำเนินงานตามแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558 - 2565 ซึ่งเป็นโครงการที่ประชาชนให้ความสนใจมากในขณะนี้ และคอลัมน์มุมมองขนส่งและจราจร เรื่อง สรุปผลการศึกษาแผนแม่บทจราจรและแผนแม่บทพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองนครราชสีมา ที่น่าสนใจไม่แพ้กัน รวมทั้งคอลัมน์หยิบมาเล่า เรื่อง งาน สนข. ครบรอบ 15 ปี และคอลัมน์เปิดโลกเทคโนโลยี รถยนต์พลังงานไฟฟ้าในประเทศไทย และคอลัมน์อื่นๆที่น่าสนใจอีกมากมาย มาฝากผู้อ่านด้วยค่ะ

สุดท้ายนี้กองบรรณาธิการ หวังเป็นอย่างยิ่งว่าวารสารฯ ฉบับนี้ จะเป็นประโยชน์และสามารถเพิ่มพูนความรู้ในเรื่องของการคมนาคมขนส่งต่อท่านผู้อ่านวารสารฯ ทุกท่าน....สวัสดีปีใหม่ 2561... ขับขี่ปลอดภัยทุกเส้นทางค่ะ



คณะผู้จัดทำ

คณะที่ปรึกษา นายชัยวัฒน์ ทองคำคูณ ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร นายชยธรรม์ พรหมศร รองผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร นางวิไลรัตน์ ศิริโสภณศิลป์ รองผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร นายวิจิตต์ นิมิตรวานิช นักวิชาการขนส่งทรงคุณวุฒิ นายเริงศักดิ์ ทองสม ผู้อำนวยการกองพัฒนาระบบการขนส่งและจราจร นางสาวลักษณวดี ธนามี ผู้อำนวยการศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศการขนส่งและจราจร นายเผด็จ ประดิษฐ์เพชร ผู้อำนวยการสำนักงานโครงการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม นายพิเชฐ คุณาธรรมรักษ์ ผู้อำนวยการสำนักงานโครงการพัฒนาระบบราง นายสถุญ์พงศ์ บริบูรณ์สุข ผู้อำนวยการสำนักแผนความปลอดภัย นายอินียง ตั้งเปรมศรี ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน นายนิรันดร์ เกตุแก้ว ผู้อำนวยการสำนักส่งเสริมระบบการขนส่งและจราจรในภูมิภาค

บรรณาธิการ นางสาวอัญชลี ศิโรรัตน์รังษี ผู้อำนวยการสำนักบริหารกลาง

ฝ่ายจัดการวารสาร นางสาวดวงเดือน นพรัตน์ นายกวีภพ ปุષปาคม

นายวิทยา กอกลิ้น นายชัชวาล ทรัพย์สมบูรณ์ นางสาวนฤมล อุดบุญ

กองบรรณาธิการ นางสาวพิมพ์พรณ ชุ่มเพ็งพันธ์ นางสาวกฤตติกา บุรณะดิษ นางสาวพินดา เขียวงามดี นายพรชัย พัฒนาพงษ์สถิต นายธาดุด บำรุงพงศ์ นางสาวปิยะนุช ราชวังเมือง นายธนพล จรัสฉนิขวงศ์ นางสาวเพ็ญศรี เหลืองอร่ามศรี นางสาวดวงใจ วงศ์รักษ์ นางสาวกิตติยา แก้วมี



ทบรณนารการ

สวัสดี ค่ะ ท่านผู้อ่านวารสาร “นโยบายการขนส่งและจราจร” ทุกท่านฉบับนี้เป็นฉบับส่งท้ายปีเก่าต้อนรับปีใหม่ และในวาระที่ สนข. ครบรอบ 15 ปี เมื่อวันที่ 9 ตุลาคม 2560

สำหรับฉบับนี้ ดิฉันและทีมงานยังคงสรรหาความรู้ และสาระต่างๆ ในด้านการขนส่งและจราจรรวมทั้งความบันเทิง ให้แก่ผู้อ่านวารสารฯ ของ สนข. อย่างต่อเนื่องต่อไป

สำหรับฉบับนี้ ทีมงานวารสารฯ ขอแนะนำคอลัมน์คมนาคมก้าวไกล เรื่อง การจัดอันดับขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ นอกจากนี้ ยังมีคอลัมน์ที่น่าสนใจอื่นๆ อาทิ คอลัมน์เวทีความคิด เรื่อง ผลการขับเคลื่อนดำเนินงานตามแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558 - 2565 ซึ่งเป็นโครงการที่ประชาชนให้ความสนใจมากในขณะนี้ และคอลัมน์มุมมองขนส่งและจราจร เรื่อง สรุปผลการศึกษาแผนแม่บทจราจรและแผนแม่บทพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองนครราชสีมา ที่น่าสนใจไม่แพ้กัน รวมทั้งคอลัมน์หยิบมาเล่า เรื่อง งาน สนข. ครบรอบ 15 ปี และคอลัมน์เปิดโลกเทคโนโลยี รถยนต์พลังงานไฟฟ้าในประเทศไทย และคอลัมน์อื่นๆ ที่น่าสนใจอีกมากมาย มาฝากผู้อ่านด้วยค่ะ

สุดท้ายนี้กองบรรณาธิการ หวังเป็นอย่างยิ่งว่าวารสารฯ ฉบับนี้ จะเป็นประโยชน์และสามารถเพิ่มพูนความรู้ในเรื่องของการคมนาคมขนส่งต่อท่านผู้อ่านวารสารฯ ทุกท่าน....สวัสดีปีใหม่ 2561... ขับขี่ปลอดภัยทุกเส้นทางค่ะ



คณะผู้จัดทำ

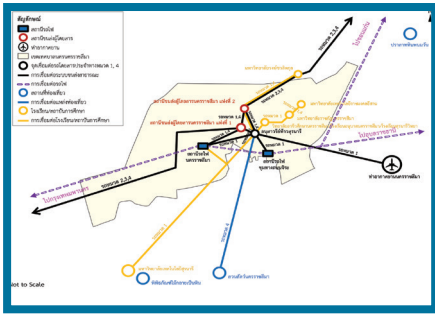
คณะที่ปรึกษา นายชัยวัฒน์ ทองคำคูณ ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร นายชยธรรม์ พรหมศร รองผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร นางวิไลรัตน์ ศิริโสภณศิลป์ รองผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร นายวิจิตต์ นิมิตรวานิช นักวิชาการขนส่งทรงคุณวุฒิ นายเริงศักดิ์ ทองสม ผู้อำนวยการกองพัฒนาระบบการขนส่งและจราจร นางสาวลักษณวดี ธนามี ผู้อำนวยการศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศการขนส่งและจราจร นายเผด็จ ประดิษฐ์เพชร ผู้อำนวยการสำนักงานโครงการบริหารจัดการระบบตัวร่วม นายพิเชฐ คุณาธรรมรักษ์ ผู้อำนวยการสำนักงานโครงการพัฒนาระบบราง นายสถุญ์พงศ์ บริบูรณ์สุข ผู้อำนวยการสำนักแผนความปลอดภัย นายยืนยง ตั้งเปรมศรี ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน นายนิรันดร์ เกตุแก้ว ผู้อำนวยการสำนักส่งเสริมระบบการขนส่งและจราจรในภูมิภาค

บรรณาธิการ นางสาวอัญชลี ศิโรรัตน์รังษี ผู้อำนวยการสำนักบริหารกลาง

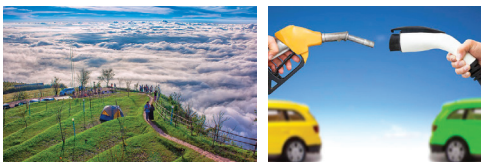
ฝ่ายจัดการวารสาร นางสาวดวงเดือน นพรัตน์ นายกวีภพ ปุષปาคม

นายวิทยา กอกลิ้น นายชัชวาล ทรัพย์สมบูรณ์ นางสาวนฤมล อุดบุญ

กองบรรณาธิการ นางสาวพิมพ์พรณ ชุ่มเพ็งพันธ์ นางสาวกฤติกา บุรณะดิษ นางสาวพินดา เขียวงามดี นายพรชัย พัฒนาพงษ์สถิต นายธาดุด บำรุงพงศ์ นางสาวปิยะนุช ราชวังเมือง นายธนพล จรัสฉนิขวงศ์ นางสาวเพ็ญศรี เหลืองอร่ามศรี นางสาวดวงใจ วงศ์รักษ์ นางสาวกิตติยา แก้วมี



มีอะไรให้ช่วยไหม



5

คมนาคมก้าวไกล

- การจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศ ปี 2560

11

มุมมองขนส่งและจราจร

- สรุปผลการศึกษาแผนแม่บทจราจรและแผนแม่บทพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองนครราชสีมา

17

เวทีความคิด

- ผลการขับเคลื่อนดำเนินงานตามแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558 - 2565

22

จุดประกายความคิด

- โครงการศึกษาจัดทำมาตรฐานสิ่งอำนวยความสะดวกและการให้บริการภาคขนส่ง สำหรับคนพิการและผู้สูงอายุ

29

หยิบมาเล่า

- งานครบรอบ 15 ปี สนช.

35

ประมวลภาพ

- สนช. ร่วมเป็นจิตอาสาบริการและอำนวยความสะดวกแก่ประชาชน ที่เดินทางมาร่วมงานพระราชพิธีถวายพระเพลิงพระบรมศพพระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดชบรมนาถบพิตร

40

เปิดโลกเทคโนโลยี

- รถยนต์พลังงานไฟฟ้าในประเทศไทย...อนาคตที่ใกล้แค่เอื้อม

43

สัญจรทั่วไทย

- ภูทับเบิก เพชรบูรณ์ อีกหนึ่งสถานที่ท่องเที่ยวประเทศไทยน่าไปเยือน เพราะมีวิวทะเล ภูเขาที่สวยงามชวนไปสัมผัส

47

สถิติขนส่งและจราจร

- สถิติอุบัติเหตุช่วงเทศกาลปีใหม่ 2560

49

ปภิกษะ

- ขับขี่ปลอดภัยช่วงเทศกาลปีใหม่

51

รอบรู้ สนช.

- แนะนำข้าราชการ และเจ้าหน้าที่ สนช.

53

ธรรมะกับชีวิต

- ธรรมะในวันสิ้นปี



การจัดอันดับความสามารถ ในการแข่งขันของประเทศ ปี 2560

ปัจจุบันมีสถาบันจัดอันดับการแข่งขันนานาชาติชั้นนำ 2 แห่ง ทำหน้าที่จัดอันดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศต่างๆ ประกอบด้วย สถาบันการจัดการนานาชาติ (International Institute for Management Development : IMD) และสภาเศรษฐกิจโลก (World Economic Forum : WEF) โดยสรุปสาระสำคัญ ดังตารางที่ 1

ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศการขนส่งและจราจร
สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
พฤษภาคม 2560

ตารางที่ 1 สาระสำคัญของ IMD และ WEF

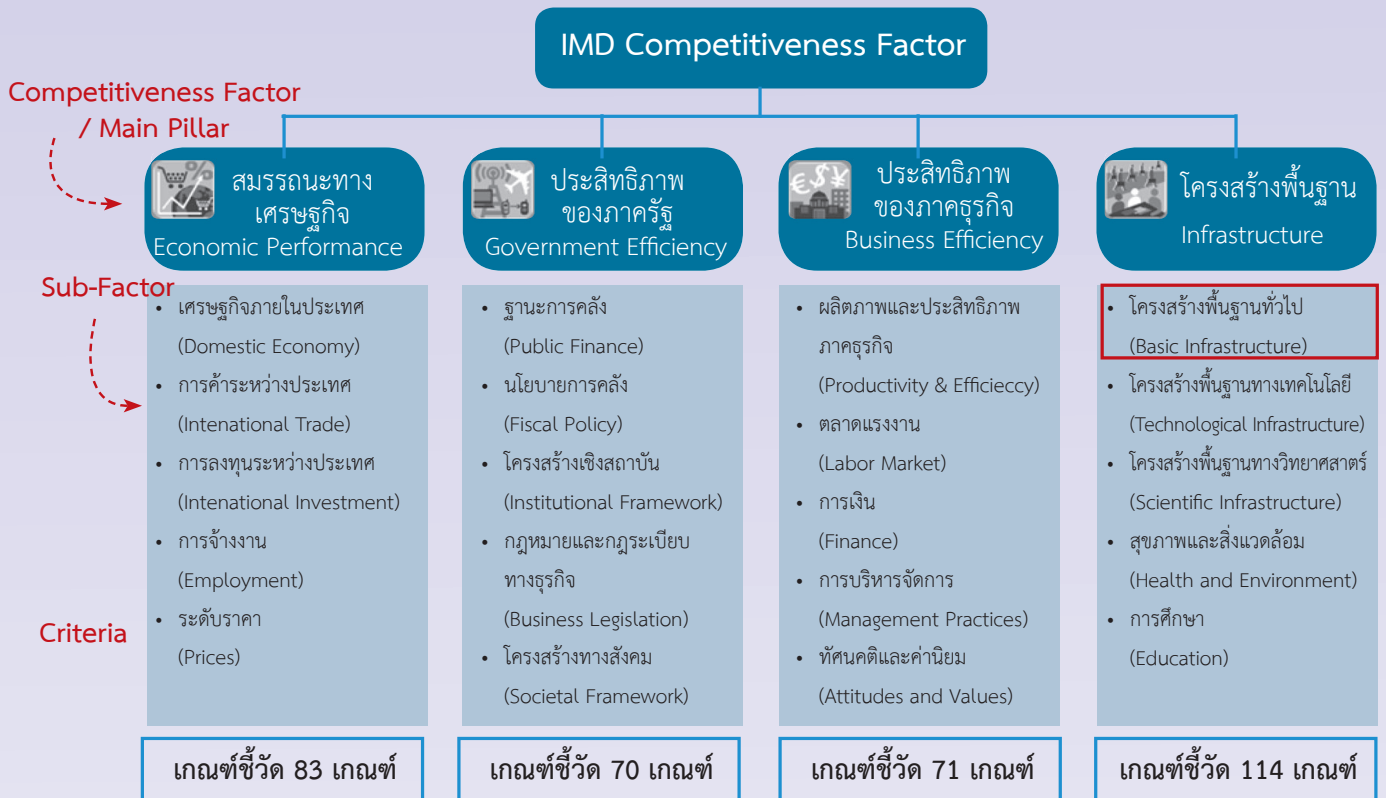
	IMD	WEF
วัตถุประสงค์ในการชี้วัด	<ul style="list-style-type: none"> มุ่งเน้นความสามารถของประเทศในการสร้างและรักษาภาวะแวดล้อมทางเศรษฐกิจให้เอื้อต่อการเสริมสร้างและพัฒนาความสามารถในการแข่งขันของภาคธุรกิจทั้งในระดับประเทศและระหว่างประเทศซึ่งจะนำไปสู่ความแข็งแกร่งในระยะยาว 	<ul style="list-style-type: none"> จัดทำดัชนีชี้วัดความสามารถในการแข่งขันของโลก โดยเน้นปัจจัยด้านการประกอบธุรกิจเป็นหลัก เพื่อวัดความสามารถในการทำงานของหน่วยงานต่างๆ ตลอดจนนโยบายของประเทศ
การแบ่งกลุ่มตัวชี้วัดในการจัดอันดับ	<ul style="list-style-type: none"> กำหนดตัวชี้วัดแบ่งเป็น 4 กลุ่มหลัก โดยในแต่ละกลุ่มหลักประกอบด้วย 5 กลุ่มย่อย ดังนี้ <ol style="list-style-type: none"> สมรรถนะทางเศรษฐกิจ (5 กลุ่มย่อย) (Economic Performance) ประสิทธิภาพของภาครัฐ (5 กลุ่มย่อย) (Government Efficiency) ประสิทธิภาพของภาคธุรกิจ (5 กลุ่มย่อย) (Business Efficiency) โครงสร้างพื้นฐาน (5 กลุ่มย่อย) (Infrastructure) โดยในส่วนที่เกี่ยวข้องกับกระทรวงคมนาคม จะอยู่ในกลุ่มโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure) กลุ่มย่อยที่ 1 โครงสร้างพื้นฐานทั่วไป (Basic Infrastructure) ประกอบด้วย 25 เกณฑ์ชี้วัด 	<ul style="list-style-type: none"> กำหนดตัวชี้วัด (Indicator) แบ่งเป็น 3 กลุ่มหลัก ภายใต้ 12 ปัจจัย (Pillars) รวมทั้งสิ้น 114 รายการ ดังนี้ <ol style="list-style-type: none"> กลุ่มปัจจัยพื้นฐาน (4 ปัจจัย) (Basic requirement) กลุ่มประสิทธิภาพ (6 ปัจจัย) (Efficiency enhancers) กลุ่มนวัตกรรมและระดับการพัฒนา (2 ปัจจัย) (Innovation and sophistication) โดยในส่วนที่เกี่ยวข้องกับกระทรวงคมนาคมจะอยู่ในกลุ่มที่ 1 ปัจจัยพื้นฐาน (Basic requirement) Pillars ที่ 2 : โครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure) โดยมีดัชนีชี้วัด 9 รายการ



	IMD	WEF
กระบวนการเก็บข้อมูล	<ul style="list-style-type: none"> ข้อมูลสถิติทุติยภูมิ (สัดส่วน 2 ใน 3) ในรูปแบบของข้อมูลเชิงประจักษ์ (Hard Data) ข้อมูลการสำรวจความคิดเห็น (Executive Opinion Survey : EOS) ของผู้บริหารในภาคเอกชน (สัดส่วน 1 ใน 3) 	<ul style="list-style-type: none"> ข้อมูลทุติยภูมิ (สัดส่วน 1 ใน 3) จากฐานข้อมูลองค์ระหว่างประเทศ เช่น World Economic Outlook Database, IMF, World Bank เป็นต้น ข้อมูลปฐมภูมิ (สัดส่วน 2 ใน 3) จากการสำรวจความคิดเห็นของผู้บริหาร (EOS) นำข้อมูลปีปัจจุบันและปีที่ผ่านมาเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก (Weighted Average)
ข้อมูล Hard Data ที่เกี่ยวข้องกับโครงข่ายคมนาคม	<ol style="list-style-type: none"> ความหนาแน่นทางถนน (Density of the roads network) ความหนาแน่นทางราง (Density of the railroads network) 	<ul style="list-style-type: none"> ข้อมูลปริมาณที่นั่ง-กิโลเมตร (Seat-KM) จากสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (International Air Transport Association : IATA)
หน่วยงานร่วมดำเนินงานในประเทศไทย (Partner Institutions)	<ul style="list-style-type: none"> สมาคมการจัดการธุรกิจแห่งประเทศไทย (Thailand Management Association : TMA) 	<ul style="list-style-type: none"> คณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
เดือนที่ประกาศผล	<ul style="list-style-type: none"> พฤศจิกายนของทุกปี 	<ul style="list-style-type: none"> กันยายนของทุกปี

เกณฑ์การพิจารณาอันดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศ IMD และ WEF แสดงได้ดัง รูปที่ 1 และ รูปที่ 2





รูปที่ 1 เกณฑ์การพิจารณาอันดับความสามารถในการแข่งขันของ IMD



รูปที่ 2 เกณฑ์การพิจารณาอันดับความสามารถในการแข่งขันของ WEF

เกณฑ์ชีวิต	IMD			WEF		
	2015	2016	2017	2015-2016	2016-2017	2017-2018
1. จำนวนประเทศ	61	61	63	140	138	137
2. อันดับของไทย (ในภาพรวม)	30	28	27	32	34	32
3. กลุ่มหลัก (อันดับที่)						
- กลุ่มโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure)	46	49	49			
- กลุ่มปัจจัยพื้นฐาน (Basic Requirement)				42	44	41
3.1 กลุ่มย่อย/ปัจจัย (อันดับที่)						
โครงสร้างพื้นฐานทั่วไป (Basic Infrastructure)	30	35	34			
- โครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure)				44	49	43
3.1.1 เกณฑ์ชีวิต	กลุ่มย่อยโครงสร้างพื้นฐานทั่วไป (Basic Infrastructure) ประกอบด้วย 25 เกณฑ์ชีวิต โดยเกี่ยวข้องกับด้านการขนส่งและจราจรของกระทรวงคมนาคม 6 เกณฑ์ชีวิต			ปัจจัยโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure) ประกอบด้วย 9 เกณฑ์ชีวิต โดยเกี่ยวข้องกับด้านการขนส่งและจราจรของกระทรวงคมนาคม 6 เกณฑ์ชีวิต		
(1) ปัจจัยภาพรวม (อันดับที่)						
คุณภาพโครงสร้างพื้นฐาน (Quality of overall infrastructure)				71	72	67
การประเมินสภาพทั่วไปของโครงสร้างพื้นฐาน				ที่มาข้อมูล: EOS		
(2) ปัจจัยระบบขนส่งทางถนน (อันดับที่)						
โครงข่ายทางถนน (Roads)	47	26	26			
ความหนาแน่นของโครงข่ายถนน (กิโลเมตรต่อตารางกิโลเมตร)						
คุณภาพของถนน (Quality of road)				51	60	59
ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน				ที่มาข้อมูล: EOS		
(3) ปัจจัยระบบขนส่งทางราง (อันดับที่)						
โครงข่ายทางราง (Railroads)	43	42	42			
ความหนาแน่นของโครงข่ายทางราง (กิโลเมตรต่อตารางกิโลเมตร)						

เกณฑ์ชี้วัด	IMD			WEF		
	2015	2016	2017	2015-2016	2016-2017	2017-2018
คุณภาพทางราง (Quality of railroads) ความพึงพอใจของผู้ใช้บริการระบบราง				78	77	72
ที่มาข้อมูล: EOS						
(4) ปัจจัยระบบขนส่งทางอากาศ (อันดับที่)						
การขนส่งทางอากาศ จำนวนผู้โดยสาร ที่ใช้บริการ โดยบริษัทหลัก (ข้อมูลจาก IATA)	20	20	19			
คุณภาพของการขนส่งทางอากาศ (Quality of air transport) คุณภาพการขนส่งทางอากาศ ช่วยกระตุ้นการพัฒนาธุรกิจ	36	36	33			
ที่มาข้อมูล: EOS						
คุณภาพของท่าอากาศยาน (Quality of air transport infrastructure) ระดับมาตรฐานการให้บริการสนามบิน				38	42	39
ที่มาข้อมูล: EOS						
ปริมาณที่นั่งของเที่ยวบิน (Available airline seat km/week) ปริมาณที่นั่งของเที่ยวบินที่มีจุดต้นทาง ภายในประเทศ (ข้อมูลจาก IATA)				14	15	15
(5) ปัจจัยระบบขนส่งทางน้ำ						
การขนส่งทางน้ำ (Water Transportation) การขนส่งทางน้ำ (อ่าว คลอง ฯลฯ) ช่วย เติมเต็มความต้องการของธุรกิจ	38	43	44			
ที่มาข้อมูล: EOS						
คุณภาพของท่าเรือ (Quality of port infrastructure) ความพึงพอใจของผู้ใช้บริการท่าเรือหลัก				52	65	63
ที่มาข้อมูล: EOS						
(6) ปัจจัยระบบโลจิสติกส์						
การจัดการระบบโลจิสติกส์ (Logistics Management) ช่วยสนับสนุนการพัฒนาธุรกิจ	41	47	47			
ที่มาข้อมูล: EOS						

จากผลการจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทย ยังต้องมีการพัฒนา ผลประเมินคุณภาพโครงสร้างพื้นฐานของประเทศไทย โดย IMD และ WEF ได้พิจารณาจากข้อมูล 2 ส่วน ได้แก่ ข้อมูลระบบขนส่งและจราจร (ข้อมูลทฤษฎีภูมิ : Hard Data) และข้อมูลจากการสำรวจความคิดเห็น (EOS) ดังนั้น ภาครัฐจำเป็นต้องดำเนินการเพื่อเพิ่มอันดับคุณภาพโครงสร้างพื้นฐานของประเทศไทย ดังนี้

1. การปรับปรุงด้านข้อมูลระบบขนส่ง และจราจร (ข้อมูลทฤษฎีภูมิ: Hard Data)

กระทรวงคมนาคมควรปรับปรุงข้อมูลด้านการขนส่งและจราจรให้เป็นปัจจุบัน ซึ่ง IMD ใช้ข้อมูลของกระทรวงคมนาคม ได้แก่ ความหนาแน่นทางถนน (Density of the roads network) และความหนาแน่นทางราง (Density of the railroads network) ดังนั้น กระทรวงคมนาคมควรปรับปรุงระยะทางถนนและระยะทางรางให้เป็นปัจจุบันทุกปี และจัดทำข้อมูลให้เป็นมาตรฐาน (สนข. รวบรวมข้อมูลสถานะระยะทางถนนล่าสุด : มีนาคม 2560)

2. การปรับปรุงเพื่อเพิ่มระดับความพึงพอใจ (ข้อมูลปฐมภูมิ)

WEF ดำเนินการสำรวจความคิดเห็นของกลุ่มผู้บริหารระดับสูง (EOS) ของบริษัทเอกชนชั้นนำของประเทศเป็นส่วนสำคัญ กระทรวงคมนาคมจึงควรดำเนินการดังนี้

2.1 เร่งรัดการพัฒนาปรับปรุงคุณภาพของโครงสร้างพื้นฐาน โดยการกระตุ้นให้เกิดโครงการ/แผนงาน/มาตรการต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง เช่น การสร้าง

โครงข่ายเชื่อมโยงทางน้ำ พัฒนาโครงข่ายทางพิเศษและทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองให้รองรับประตูการค้าหลักของประเทศ การบริหารจัดการจำนวนคนต่อเที่ยวบินให้สามารถรองรับผู้โดยสารได้อย่างมีประสิทธิภาพ ตลอดจนการส่งเสริมและพัฒนาเทคโนโลยี บุคลากรในอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้อง เช่น อุตสาหกรรมราง อุตสาหกรรมซ่อมบำรุง เป็นต้น

2.2 สร้างกลยุทธ์ด้านการประชาสัมพันธ์ในการสร้างการรับรู้ เข้าใจ และมีทัศนคติที่ดีต่อการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ เพื่อโน้มน้าวให้เกิดมุมมองที่ดีต่อการดำเนินงานของภาครัฐ รวมทั้งเล็งเห็นภาพการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศไทยในทิศทางเดียวกัน ผ่านสื่อประชาสัมพันธ์ ได้แก่ โทรทัศน์ วิทยุ หนังสือพิมพ์ ฯลฯ และการจัดนิทรรศการ (Exhibition) การจัดสัมมนา (Seminar) กิจกรรมสาธารณะ (Public Service) กิจกรรมสื่อมวลชนสัมพันธ์ (Press Tour) และการพบปะกลุ่มเป้าหมาย (Road Show) โดยต้องดำเนินการอย่างต่อเนื่องและหลากหลายเพื่อให้กลุ่มเป้าหมายเกิดความตระหนักและรับรู้ร่วมกันต่อไป



สรุป

ผลการศึกษาแผนแม่บทจราจรและแผนแม่บทพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองนครราชสีมา

สำนักส่งเสริมระบบการขนส่งและจราจรในภูมิภาค สนข.

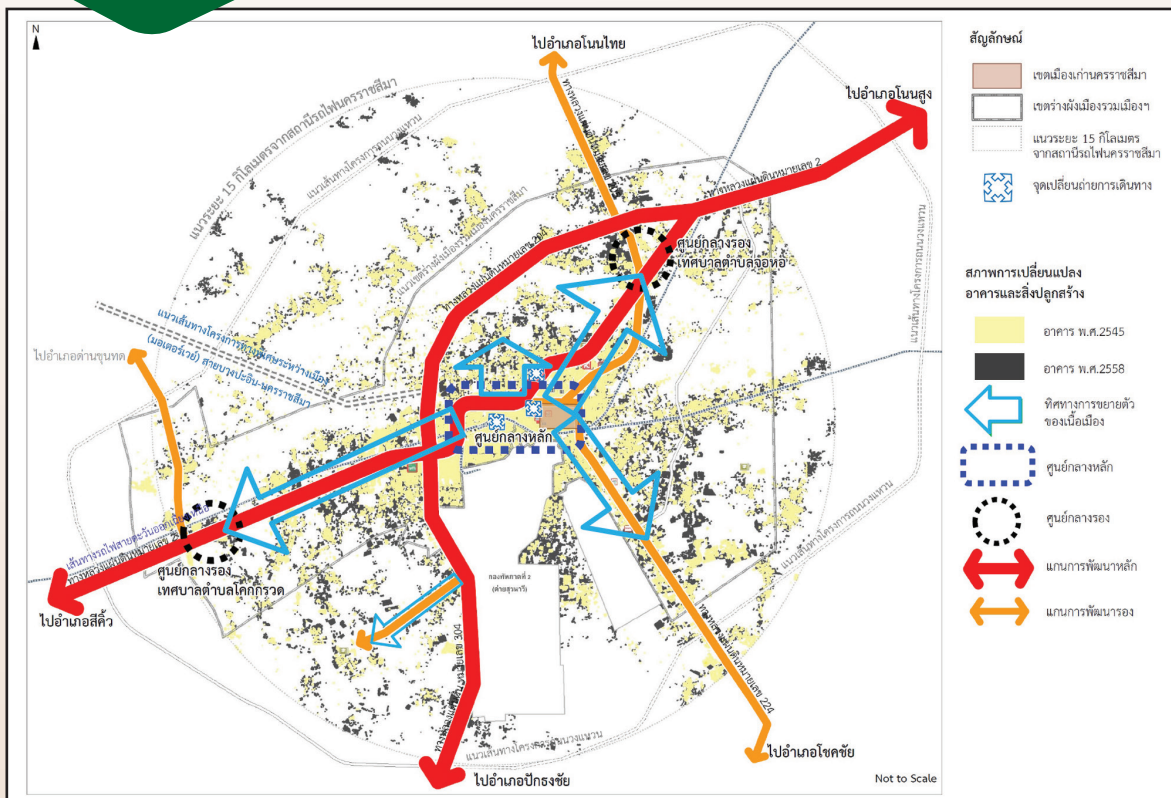
สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ได้รับการจัดสรรงบประมาณประจำปี พ.ศ. 2559 ให้ดำเนินการจ้างที่ปรึกษาศึกษาแผนแม่บทจราจรและแผนแม่บทพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองนครราชสีมา โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อจัดทำแผนแม่บทพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะรวมทั้งแผนแม่บทการจัดการจราจรในเขตเมืองนครราชสีมาและพื้นที่ต่อเนื่องที่มีความต้องการเดินทาง ศึกษาจัดทำรูปแบบเบื้องต้น (Conceptual Design) เป็นโครงการนำร่องระบบขนส่งสาธารณะ 1 เส้นทาง ตลอดจนเสนอแนวคิดการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีหรือจุดจอดของระบบขนส่งสาธารณะ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี ซึ่งเป็นที่ปรึกษาได้ศึกษาแผนแม่บทจราจรและแผนแม่บทพัฒนาระบบ

ขนส่งสาธารณะในเขตเมืองนครราชสีมา เสร็จสมบูรณ์เมื่อเดือนตุลาคม 2560 โดยสามารถสรุปสาระสำคัญของผลการศึกษาได้ ดังนี้

1. แนวโน้มการพัฒนาเมืองและความเป็นศูนย์กลางของเมืองนครราชสีมา

ผลการศึกษาสรุปได้ว่า เมืองนครราชสีมา มีแนวโน้มที่จะพัฒนาและขยายตัวออกไปทุกทิศทางจากศูนย์กลางดั้งเดิม (เขตคูเมืองเดิม) ตามแนวเส้นทางคมนาคมสายหลัก โดยมีแนวโน้มการพัฒนาเชื่อมโยงกับแหล่งอุตสาหกรรมหลักของจังหวัดที่กระจุกตัวอยู่โดยรอบเมืองนครราชสีมา โดยเฉพาะตามแนวถนนมิตรภาพไปทางอำเภอสูงเนิน อำเภอสีคิ้ว และอำเภอปากช่อง เพื่อเชื่อมโยงกับกรุงเทพมหานคร

ภาพที่ 1 แสดงแนวโน้มการพัฒนาเมืองและความเป็นศูนย์กลางของเมืองนครราชสีมา



2. ภาพรวมการเดินทางเชื่อมต่อระบบขนส่งสาธารณะปัจจุบันในเขตเมืองนครราชสีมาและพื้นที่ต่อเนื่อง

สรุปได้ว่า ระบบขนส่งสาธารณะที่มีบทบาทหลักในการเดินทางเชื่อมโยงพื้นที่ใจกลางเมืองกับพื้นที่อำเภอและหมู่บ้านโดยรอบ ประกอบด้วย

- 1) รถโดยสารประจำทางภายในเขตเมืองหรือรถสองแถว (รถหมวด 1)
- 2) รถโดยสารประจำทางระหว่างเมืองซึ่งเชื่อมโยงพื้นที่เมืองนครราชสีมาและหมู่บ้าน ในเขตนอกเมืองนครราชสีมา (รถหมวด 4)
- 3) รถโดยสารรับจ้างสาธารณะ ได้แก่ รถแท็กซี่ รถสามล้อเครื่อง รถจักรยานยนต์สามล้อ และรถจักรยานยนต์รับจ้าง

3. การให้บริการรถโดยสารประจำทางปัจจุบันมีปัญหาที่สำคัญ ได้แก่

1) การขาดประสิทธิภาพของระบบรถโดยสารประจำทาง โดยมีความจุและความถี่ต่ำ ไม่ต่อเนื่องและไม่ทันสมัย ทำให้ไม่สามารถดึงดูดผู้โดยสารส่วนบุคคลให้หันมาใช้บริการขนส่งสาธารณะได้

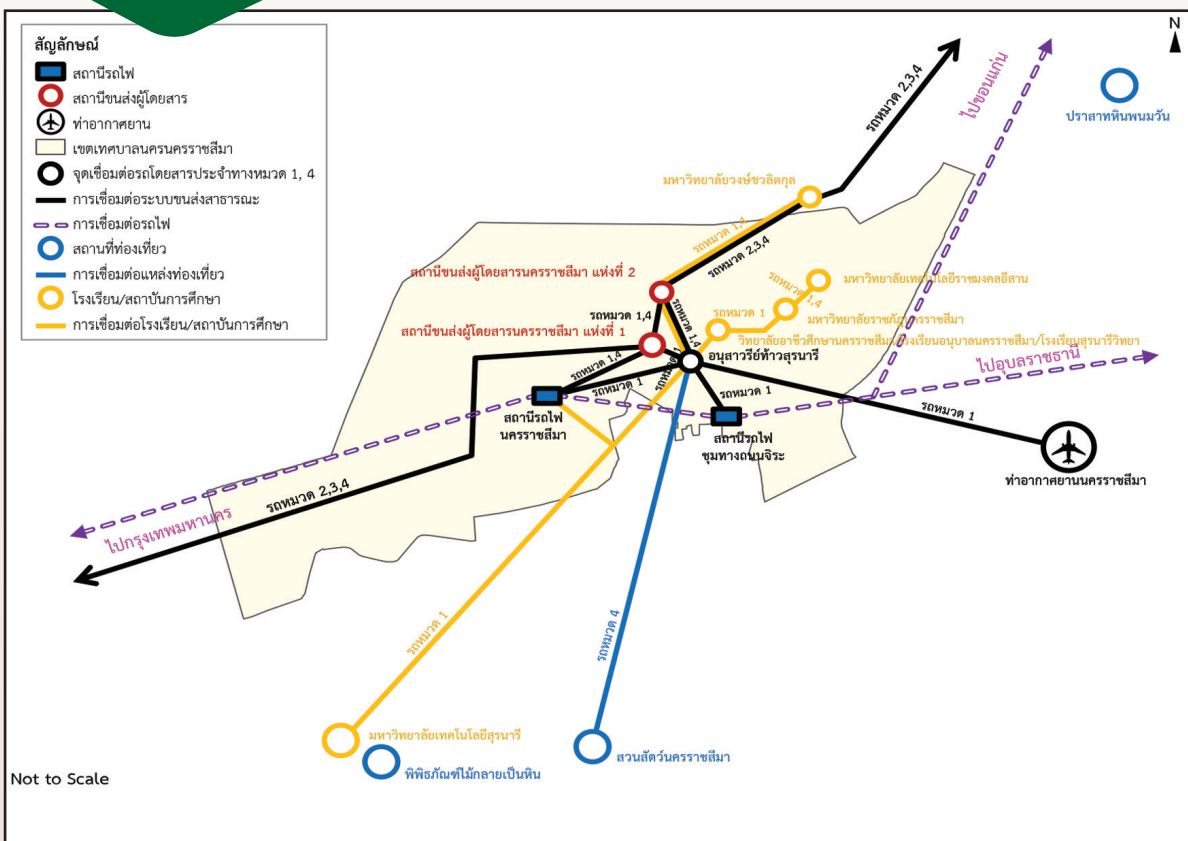
2) ไม่มีเส้นทางข้ามเมืองแบบตัดตรง เชื่อมโยงพื้นที่นอกเมืองกับจุดต้นทางหลักในใจกลางเมือง (Cross City Route) ทำให้ผู้โดยสารที่เดินทางข้ามเมืองต้องเดินทางเข้าเมืองเพื่อเปลี่ยนรถเกิดความล่าช้า เสียเวลาและมีค่าโดยสารเพิ่มขึ้น

4. การเชื่อมโยงพื้นที่ต่อเนื่องไปยังกรุงเทพมหานครและจังหวัดใกล้เคียง

มีศูนย์กลางคมนาคมขนส่งหลัก ประกอบด้วย 1) สถานีรถไฟนครราชสีมา และสถานีรถไฟชุมทางถนนจิระ 2) สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดนครราชสีมา แห่งที่ 1 และ 3) สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดนครราชสีมา แห่งที่ 2 (ตั้งอยู่บนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2 หรือถนนมิตรภาพ)

ภาพที่ 2

แสดงการเชื่อมโยงพื้นที่ต่อเนื่องไปยังกรุงเทพมหานครและจังหวัดใกล้เคียง



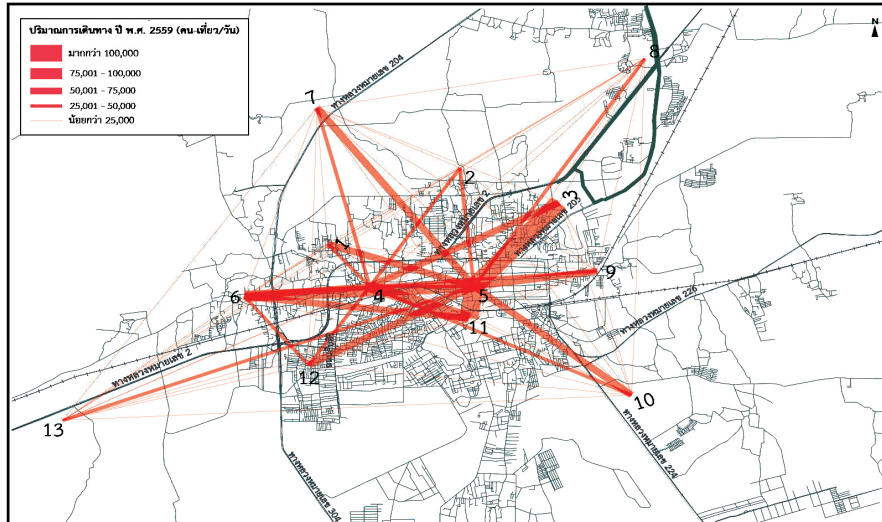
5. ความต้องการในการเดินทาง

ผลการศึกษา พบว่า รูปแบบ (Travel Pattern) ของการเดินทางในปัจจุบันในเขตเมืองนครราชสีมา

ส่วนใหญ่ยังใช้พื้นที่ใจกลางเมืองเป็นจุดเปลี่ยนถ่ายหลัก เนื่องจากเส้นทางระบบขนส่งสาธารณะในปัจจุบันยังไม่มีเส้นทางข้ามเมือง (Cross City Route)

ภาพที่ 3

แสดงรูปแบบ (Travel Pattern) ของการเดินทางในปัจจุบันในเขตเมืองนครราชสีมา



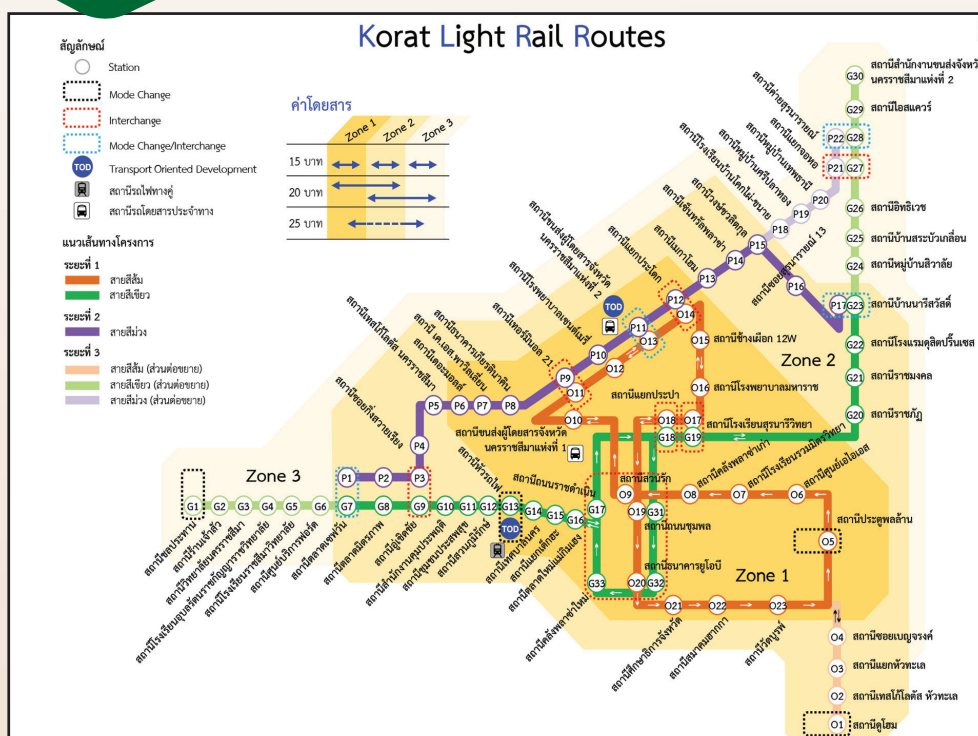
6. การพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองนครราชสีมา

การศึกษาได้ประยุกต์ใช้หลักการกำหนดลำดับชั้น (Hierarchy Road) ของเส้นทางที่สำคัญ คือ (1) เส้นทางหลักเป็นเส้นทางที่มีคุณภาพและความถี่ใน

การให้บริการสูง และ (2) เส้นทางสายรองเป็นเส้นทางที่เชื่อมต่อพื้นที่ความหนาแน่นน้อยเป็นการวางแผนระยะยาวเพื่อให้สอดคล้องกับนโยบายและวิสัยทัศน์ของเมืองนครราชสีมา ทำให้สามารถกำหนดแนวคิดในการพัฒนาโครงข่ายการขนส่งสาธารณะหลักเมืองนครราชสีมา ดังนี้

ภาพที่ 4

แสดงแนวเส้นทางโครงข่ายระบบขนส่งสาธารณะหลักที่เสนอดำเนินการ



ตารางที่ 1 แสดงแนวเส้นทางโครงข่ายระบบขนส่งสาธารณะหลักที่เสนอดำเนินการ

ระยะที่	สาย	เส้นทาง	ระยะทาง (กิโลเมตร)	จำนวน สถานี (แห่ง)	ระยะเวลาดำเนินงาน ก่อสร้าง (พ.ศ.)	งบประมาณ (ล้านบาท)
1	สีเขียวก	ตลาดเซฟวัน - ถนนมูขมนตรี - สถาน คุ้มครองและพัฒนาอาชีพบ้านนาวิสวัสดิ์	11.17	18	ระยะที่ 1 (2563 - 2565)	13,600
	สีส้ม	แยกประโดก - ถนนข้างเฟือก - คูเมืองเก่า	9.81	17		
2	สีม่วง	ตลาดเซฟวัน - ถนนมิตรภาพ - สถาน คุ้มครองและพัฒนาอาชีพบ้านนาวิสวัสดิ์	7.14	9	ระยะที่ 2 (2566 - 2568)	4,800
เส้นทาง ส่วนต่อขยาย*	สีส้ม (ส่วนต่อขยาย)	โรงเรียนเทศบาล 1 - หัวทะเล - คูโสม	5.37	4	ระยะที่ 3 (2569 - 2571)	14,200
	สีเขียวก (ส่วนต่อขยาย)	สถานีทดลองการใช้น้ำชลประทานที่ 3 (ห้วยบ้านยาง) ตลาดเซฟวัน และ สถานคุ้มครองและพัฒนาอาชีพ บ้านนาวิสวัสดิ์ - สำนักงานขนส่งจังหวัด นครราชสีมา สาขา 2	12.12	13		
	สีม่วง (ส่วนต่อขยาย)	มหาวิทยาลัยวงษ์ชวลิตกุล - แยกจอหอ - ค่ายสุรนารายณ์	4.48	3		
รวม			50.09	64		32,600

หมายเหตุ : * เส้นทางส่วนต่อขยายทั้ง 3 เส้นทาง เสนอแนะให้ดำเนินการภายหลังจากสีเขียวก สีส้ม และสีม่วง เปิดให้บริการแล้ว

โครงข่ายระบบขนส่งสาธารณะหลัก และเส้นทางส่วนต่อขยายในอนาคตที่เสนอให้ดำเนินการมี 3 เส้นทาง ซึ่งระบบขนส่งสาธารณะหลักมีแนวเส้นทางผ่านแหล่งชุมชน ห้างสรรพสินค้า สถานศึกษา โรงพยาบาล สถานีขนส่งผู้โดยสาร สถานีรถไฟ และสถานที่ราชการต่างๆ ตลอดจนเป็นเส้นทางที่สามารถเชื่อมต่อชุมชนเส้นทางรอบเขตเมืองนครราชสีมาให้เดินทางมายังชุมชนในเขตเมืองและภายในเขตคูเมืองเก่าได้สะดวกและรวดเร็วมากขึ้น ทั้งนี้ ระบบขนส่งสาธารณะในปัจจุบัน เช่น รถโดยสารประจำทาง โดยในเขตเมืองนครราชสีมาจะเป็นระบบรองเพื่อทำหน้าที่รับ-ส่งผู้โดยสารเข้าหรือออกจากระบบขนส่งสาธารณะหลัก โดยเสนอแนะให้ปรับเส้นทางรถโดยสารประจำทางหมวด 1 เป็นระบบขนส่งรอง (Feeder System) และปรับเส้นทางและจุดจอดรถโดยสารประจำทางหมวด 4

7. แนวเส้นทางโครงข่ายระบบขนส่งสาธารณะหลักที่เสนอดำเนินการเป็นโครงการนำร่อง แบ่งเป็น 2 ระยะคือ

- 1) ระยะที่ 1 มีลำดับความสำคัญสูงสุด และควรดำเนินการก่อน คือ สายสีเขียวกพร้อมกับสายสีส้ม ซึ่งมีค่าคะแนนการจัดลำดับความสำคัญเพื่อคัดเลือกแนวเส้นทางโครงการนำร่องสูงสุดที่ 71.52 คะแนน
- 2) ระยะที่ 2 มีลำดับความสำคัญลำดับรองลงมา ได้แก่ สายสีม่วง โดยให้ดำเนินการหลังจากสายสีเขียวกและสายสีส้มเปิดให้บริการแล้วประมาณ 3 ปี เพื่อให้ปริมาณผู้โดยสารของระบบขนส่งสาธารณะเส้นทางใหม่เพิ่มขึ้นสู่ภาวะปกติ และประชาชนในพื้นที่ได้เข้าถึงประโยชน์ของระบบขนส่งสาธารณะอย่างมีประสิทธิภาพ

8. ผลการวิเคราะห์ความเหมาะสมทางเศรษฐศาสตร์ของโครงการนำร่อง (สายสีเขียวและสายสีส้ม)

ตารางที่ 2 แสดงผลการวิเคราะห์ความเหมาะสมทางเศรษฐศาสตร์ของโครงการนำร่อง (สายสีเขียวและสายสีส้ม)

ดัชนีด้านเศรษฐศาสตร์	ผลการวิเคราะห์
มูลค่าปัจจุบันสุทธิ NPV (ล้านบาท)	14,100
ผลตอบแทนทางเศรษฐศาสตร์ EIRR (ร้อยละ)	25.05
อัตราส่วนผลประโยชน์ต่อต้นทุน B/C Ratio	2.02

สรุปได้ว่า โครงการนำร่องระบบขนส่งสาธารณะหลักสายสีเขียวและสายสีส้มมีมูลค่าปัจจุบันสุทธิของโครงการในระยะเวลา 30 ปี เท่ากับ 14,100 ล้านบาท ผลตอบแทนทางเศรษฐศาสตร์เท่ากับร้อยละ 25.05 และอัตราส่วนผลประโยชน์ต่อต้นทุนเท่ากับ 2.02 ซึ่งมีความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจ

อนึ่งผลการวิเคราะห์ความเหมาะสมทางการเงิน (FIRR) สรุปได้ว่า โครงการนำร่องสายสีเขียวและสายสีส้มยังไม่มีมูลค่าทางการเงิน เนื่องจากกระแสเงินสดรับยังไม่เพียงพอกับกระแสเงินสดจ่าย โดยมูลค่าปัจจุบันของกระแสเงินสดสุทธิติดลบ และอัตราส่วนของผลประโยชน์ต่อต้นทุนมีค่าน้อยกว่า 1

9. เทคโนโลยีที่เหมาะสมสำหรับโครงข่ายสาธารณะหลักในเขตเมืองนครราชสีมา

ผลการศึกษาค้นคว้าได้คัดเลือกระบบ (Light Rail Transit: LRT) Street-running Light Rail (Steel Wheels on Steel Rail) ที่มีระบบการจ่ายพลังงานแบบ Wire-free ซึ่งมีความเหมาะสมกับเมืองนครราชสีมามากที่สุดด้วยเหตุผล ดังนี้

- 1) มีศักยภาพในการรองรับปริมาณผู้โดยสารที่คาดว่าจะเกิดขึ้น
- 2) มีความสามารถในการดึงดูดผู้โดยสารเนื่องจากมีความสะดวกสบาย
- 3) มีความปลอดภัย
- 4) มีระบบชาร์ตไฟฟ้าจากด้านบนและมีรูปแบบ High Floor สามารถลดผลกระทบที่เกิดจากน้ำท่วมได้

10. การพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีหรือจุดจอดของระบบขนส่งสาธารณะ

การพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานี (Transit Oriented Development : TOD) หรือจุดจอดของระบบขนส่งสาธารณะได้คัดเลือกพื้นที่ที่มีศักยภาพใน 2 บริเวณที่มีศักยภาพ สามารถเชื่อมโยงกับพื้นที่อื่นได้อย่างมีประสิทธิภาพด้วย โดยเฉพาะการเข้าถึงพื้นที่และเชื่อมต่อโครงข่ายระบบการขนส่งสาธารณะทั้งระบบหลักและระบบรอง ซึ่งดำเนินการพัฒนารองรับการเข้าถึงและเชื่อมต่อกับระบบขนส่งสาธารณะอื่นๆ ได้แก่

- 1) ย่านสถานีรถไฟนครราชสีมา หรือย่านสถานีรถไฟโคราช (TOD 1)
- 2) ย่านสถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดนครราชสีมาแห่งที่ 2 (TOD 2)

เพื่อกระตุ้นให้เกิดกิจกรรมทางเศรษฐกิจภายในเขตเมืองนครราชสีมาและปรับสภาพให้เมืองนครราชสีมาเป็นเมืองที่น่าอยู่อาศัย และเอื้อต่อการประกอบกิจกรรมทางเศรษฐกิจต่างๆ และส่งเสริมให้มีการพัฒนาพื้นที่รอบสถานี (TOD) ทำให้มีการลงทุนในด้านการก่อสร้างอสังหาริมทรัพย์ และยังส่งเสริมให้มีการจ้างแรงงานเพิ่มมากขึ้น

11. แผนแม่บทพัฒนาระบบการขนส่งสาธารณะในเขตเมืองนครราชสีมาและพื้นที่ต่อเนื่องที่มีความต้องการเดินทาง

มีความสอดคล้องและสามารถตอบสนองนโยบายรัฐบาลและยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้องกับ

การพัฒนาาระบบขนส่งสาธารณะของประเทศ แผนพัฒนา
จังหวัด รวมทั้งแผนงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้อย่าง
เหมาะสม ประกอบด้วย 5 แผนงาน 8 โครงการ

4 มาตรการ โดยประมาณการงบประมาณในการดำเนินการ
ตามแผนแม่บทนี้เป็นจำนวนเงินประมาณ 32,900 ล้านบาท
(รวมระบบ LRT ไว้ด้วยแล้ว)

ตารางที่ 3 แสดงแผนแม่บทพัฒนาระบบการขนส่งสาธารณะในเขตเมืองนครราชสีมาและพื้นที่ต่อเนื่อง

ลำดับ	ชื่อโครงการ
เป้าประสงค์ที่ 1 เป็นศูนย์กลางการเชื่อมต่อการเดินทาง	
ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 1 การพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะหลักในเขตเมืองนครราชสีมาและการพัฒนาการเชื่อมต่อโครงข่ายระบบขนส่งสาธารณะภายในเขตเมืองนครราชสีมากับระบบขนส่งสาธารณะ	
1.	กลยุทธ์ที่ 1.1 การพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งสาธารณะหลักในเขตเมืองนครราชสีมา
	แผนงานการลงทุนระบบขนส่งสาธารณะหลักในเขตเมืองนครราชสีมา
1.1	โครงการที่ 1 โครงการลงทุนระบบขนส่งสาธารณะหลักสายสีเขียว
1.2	โครงการที่ 2 โครงการลงทุนระบบขนส่งสาธารณะหลักสายสีส้ม
1.3	โครงการที่ 3 โครงการลงทุนระบบขนส่งสาธารณะหลักสายสีม่วง
1.4	โครงการที่ 4 โครงการลงทุนระบบขนส่งสาธารณะหลักสายสีเขียว (ส่วนต่อขยาย) สายสีส้ม (ส่วนต่อขยาย) และสายสีม่วง (ส่วนต่อขยาย)
2.	กลยุทธ์ที่ 1.2 การพัฒนาจุดเชื่อมต่อและการเข้าถึงการเดินทางสำหรับระบบขนส่งผู้โดยสารสาธารณะหลัก
	แผนงานการพัฒนาจุดเชื่อมต่อและการเข้าถึงการเดินทางสำหรับระบบขนส่งผู้โดยสารสาธารณะหลัก
2.1	โครงการที่ 1 สะพานลอยและทางข้าม
2.2	โครงการที่ 2 จุดจอดแล้วจร (Park and Ride)
เป้าประสงค์ที่ 2 การเดินทางและการจราจรมีความปลอดภัย ประหยัดพลังงาน และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม	
ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 2 การเพิ่มความสะดวกและปลอดภัยให้กับเส้นทางการขนส่งสาธารณะภายในเขตเมืองนครราชสีมา	
1.	กลยุทธ์ที่ 2.1 การปรับปรุงเส้นทางการเดินทางโดยสารประจำทางให้สอดคล้องและเชื่อมโยงกับระบบขนส่งสาธารณะหลัก
	แผนงานการปรับปรุงเส้นทางการเดินทางโดยสารประจำทางสายรอง
1.1	มาตรการที่ 1 ปรับเส้นทางเดินรถโดยสารประจำทางหมวด 1
1.2	มาตรการที่ 2 ปรับเส้นทางเดินรถโดยสารประจำทางหมวด 4
2.	กลยุทธ์ที่ 2.2 การเพิ่มมาตรการความปลอดภัยสำหรับการเดินทางโดยใช้ระบบขนส่งสาธารณะ
	แผนงานความปลอดภัยในการเดินทางโดยใช้ระบบขนส่งสาธารณะ
2.1	มาตรการที่ 1 เพิ่มมาตรการด้านความปลอดภัยของการเดินทางโดยสารประจำทาง
2.2	มาตรการที่ 2 สร้างความรู้ความเข้าใจในการใช้ระบบขนส่งสาธารณะ เพื่อการเดินทางสำหรับประชาชน
เป้าประสงค์ที่ 3 การให้บริการของระบบขนส่งสาธารณะสามารถยกระดับคุณภาพการเดินทาง	
ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 3 การพัฒนาและปรับปรุงการบริการพร้อมสิ่งอำนวยความสะดวกที่เหมาะสม	
1.	กลยุทธ์ที่ 3.1 การพัฒนาระบบการเชื่อมโยงการเดินทางด้วยระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ
	แผนงานการใช้เทคโนโลยีสารสนเทศในระบบขนส่งสาธารณะ
1.1	โครงการที่ 1 ระบบการให้ข้อมูลข่าวสารการเดินทาง (Passenger information System: PIS)
1.2	โครงการที่ 2 ศึกษาความเป็นไปได้ในการใช้ระบบบัตรโดยสารร่วม

ผลการขับเคลื่อนดำเนินงาน ตามแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558 - 2565

กระทรวงคมนาคมได้จัดทำแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558 - 2565 เพื่อใช้เป็นกรอบทิศทางการพัฒนาภาคคมนาคมขนส่งของประเทศ ระยะ 8 ปี เพื่อเป็นกลไกในการขับเคลื่อนการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม กระตุ้นเศรษฐกิจ การสร้างงาน กระจายรายได้ และสร้างความปลอดภัยในชีวิต และทรัพย์สินของประชาชน กรมฯ ได้มีมติเห็นชอบในหลักการของแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานฯ เมื่อวันที่ 27 มีนาคม 2558 สำคัญสำคัญของแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานฯ ประกอบด้วย 5 แผนงาน ดังนี้

1) แผนงานที่ 1 แผนงานการพัฒนาโครงข่ายรถไฟระหว่างเมือง ประกอบด้วย ปรับปรุงระบบ อุปกรณ์และโครงสร้างพื้นฐาน และการพัฒนาระบบรถไฟทางคู่

2) แผนงานที่ 2 แผนงานการพัฒนาโครงข่ายขนส่งสาธารณะเพื่อแก้ไขปัญหาจราจรในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ประกอบด้วย รถไฟฟ้า 10 สาย โครงการจัดซื้อรถโดยสารประจำทางเชื้อเพลิง NGV 3,183 คัน และอุโมงค์ และโครงการก่อสร้างโครงข่ายถนนและสะพานในกทม. และปริมณฑล

3) แผนงานที่ 3 แผนงานการเพิ่มขีดความสามารถทางหลวงเพื่อเชื่อมโยงฐานการผลิตที่สำคัญของประเทศ และเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน ประกอบด้วย การยกระดับการเข้าถึงพื้นที่เกษตร/ ท่องเที่ยว การเชื่อมโยงระหว่างเมืองหลักและระหว่างฐานการผลิตหลักของประเทศ การเชื่อมโยงประตูการขนส่งระหว่างประเทศ และการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งทางถนน และองค์ประกอบต่อเนื่อง เพื่อให้เกิดระบบขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

4) แผนงานที่ 4 แผนงานการพัฒนาโครงข่ายการขนส่งทางน้ำ ประกอบด้วย การพัฒนาท่าเรือ และการเสริมสร้างประสิทธิภาพการขนส่งทางน้ำและรักษาตลิ่ง

5) แผนงานที่ 5 แผนงานการเพิ่มขีดความสามารถในการให้บริการขนส่งทางอากาศ ประกอบด้วย การเพิ่มขีดความสามารถของท่าอากาศยาน การเพิ่มขีดความสามารถระบบการจัดการจราจรทางอากาศให้ได้มาตรฐานสากล การเพิ่มประสิทธิภาพผู้ปฏิบัติงาน การจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรมการบิน และการก่อสร้างอาคารเพื่อรองรับการพัฒนาบุคลากรการบินพลเรือน

ภายใต้แผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานฯ มีโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางบกทางรางทางน้ำ และทางอากาศภายใต้ความรับผิดชอบของหน่วยงานราชการและรัฐวิสาหกิจในสังกัดกระทรวงคมนาคม รวม 111 โครงการ ครอบคลุมเงินรวมทั้งสิ้น 1,912 ล้านล้านบาท

ตารางที่ 1 แสดงจำนวน และวงเงินลงทุน จำแนกตามแผนงานภายใต้ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน
ด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558 - 2565

แผนงาน	จำนวน (โครงการ)	วงเงินลงทุน (ล้านบาท)
1. การพัฒนาโครงข่ายรถไฟระหว่างเมือง	31	494,460
2. การพัฒนาโครงข่ายขนส่งสาธารณะเพื่อแก้ไขปัญหาจราจรใน กทม. และปริมณฑล	24	744,566
3. การเพิ่มขีดความสามารถทางหลวงเพื่อเชื่อมโยงฐานการผลิตที่ สำคัญ ของประเทศและเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน	26	522,297
4. การพัฒนาโครงข่ายการขนส่งทางน้ำ	15	101,288
5. การเพิ่มขีดความสามารถในการให้บริการขนส่งทางอากาศ	15	50,068
รวม	111	1,912,679

ผลการดำเนินงานตามแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งของไทย พ.ศ. 2558 - 2565
กระทรวงคมนาคมได้ขับเคลื่อนการดำเนินโครงการภายใต้แผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานฯ มีความคืบหน้า
การดำเนินงาน ดังนี้



1.

แผนงานการพัฒนาโครงข่ายรถไฟระหว่างเมือง การพัฒนาโครงข่ายรถไฟระหว่างเมืองจะดำเนินการปรับปรุงระบบอุปกรณ์และโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางราง และพัฒนาระบบรถไฟทางคู่ที่มีความพร้อมดำเนินการ 6 สายแรกและเร่งผลักดันให้สามารถดำเนินการก่อสร้างทางคู่ขนาดรางมาตรฐาน (Standard Gauge) เชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านและสาธารณรัฐประชาชนจีน (จีนตอนใต้) เพื่อให้รถไฟเป็นทางเลือกใหม่ของการเดินทางและสร้างความได้เปรียบในการแข่งขันของประเทศ ประกอบด้วย แผนงานย่อยที่ 1 ปรับปรุงระบบ อุปกรณ์และโครงสร้างพื้นฐาน จำนวน 6 โครงการ อยู่ระหว่างเตรียมประกวดราคา 1 โครงการ ประกวดราคา 1 โครงการ อยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้าง 1 โครงการ และดำเนินการแล้วเสร็จ 3 โครงการ แผนงานย่อยที่ 2 การพัฒนาระบบรถไฟทางคู่ จำนวน 25 โครงการ อยู่ระหว่างการศึกษา 2 โครงการ ดำเนินการด้าน EIA จำนวน 6 โครงการ อยู่ระหว่างการนำเสนอ ครม. และรายงาน EIA จำนวน 8 โครงการ อยู่ระหว่างประกวดราคา 5 โครงการ อยู่ระหว่างก่อสร้าง 1 โครงการ และยังไม่เริ่มดำเนินการจำนวน 3 โครงการ

แผนงานการพัฒนาโครงข่ายขนส่งสาธารณะเพื่อแก้ไขปัญหาจราจรในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล โดยจะเร่งรัดขยายเส้นทางรถไฟฟ้าในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลเพื่อให้บริการประชาชนได้อย่างทั่วถึง เปลี่ยนรถโดยสารประจำทางให้ประชาชนได้ใช้รถที่ได้มาตรฐาน ลดมลพิษในเขตเมือง ปรับปรุงถนนและสะพาน เพื่อลดความแออัดของปริมาณจราจรในพื้นที่ต่าง ๆ รวมทั้งการพิจารณาความเป็นไปได้ในการพัฒนาถนนเลียบริมน้ำเจ้าพระยาในเขตกรุงเทพมหานคร ประกอบด้วย แผนงานย่อยที่ 1 รถไฟฟ้า 10 สาย จำนวน 12 โครงการ อยู่ระหว่างดำเนินการ EIA 1 โครงการ เตรียมเสนอ ครม. 6 โครงการ เตรียมประกวดราคา 1 โครงการ และอยู่ระหว่างดำเนินการเพื่อการก่อสร้าง จำนวน 4 โครงการ แผนงานย่อยที่ 2 โครงการจัดซื้อรถโดยสารประจำทาง เชื้อเพลิง NGV 3,183 คัน และอุ้งจอด จำนวน 2 โครงการ อยู่ระหว่างเตรียมประกวดราคา 1 โครงการ และดำเนินการก่อสร้าง 1 โครงการ แผนงานย่อยที่ 3 โครงการก่อสร้างโครงข่ายถนนและสะพานใน กทม. และปริมณฑล จำนวน 10 โครงการ เป็นโครงการที่อยู่ระหว่างดำเนินการศึกษา จำนวน 5 โครงการ อยู่ระหว่างเตรียมเสนอ ครม. จำนวน 2 โครงการ เตรียมประกวดราคา จำนวน 1 โครงการ อยู่ระหว่างการก่อสร้าง จำนวน 2 โครงการ ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ จำนวน 1 โครงการ และยุติโครงการจำนวน 1 โครงการ ได้แก่ โครงการเชื่อมต่อโครงข่ายถนนระหว่างโครงการสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาบริเวณแยกเกียกกาย และถนนเชื่อมต่อตรงบริเวณถนนเลียบริมน้ำเจ้าพระยาใต้กับถนนกาญจนาภิเษก เนื่องจากประชาชนผู้ได้รับผลกระทบไม่เห็นด้วย

แผนงานการเพิ่มขีดความสามารถทางหลวงเพื่อเชื่อมโยงฐานการผลิตที่สำคัญของประเทศและเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน โดยปรับปรุงถนนเชื่อมโยงแหล่งเกษตรกรรมและแหล่งท่องเที่ยว รวมถึงการปรับปรุงโครงข่ายถนนระหว่างเมืองหลักและเชื่อมเมืองหลักกับด่านพรมแดนให้เป็น 4 ช่องจราจร การก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองในเส้นทางที่มีความจำเป็น ตลอดจนผลักดันการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งทางถนน เช่น จุดพักรถบรรทุก สถานีขนส่งสินค้า ศูนย์เปลี่ยนถ่ายระหว่างการขนส่งทางรางกับทางถนน เพื่อให้เกิดระบบขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ สามารถรองรับการค้า การลงทุนที่จะสูงขึ้นจากการเข้าสู่ประชาคมอาเซียน ประกอบด้วย แผนงานย่อยที่ 1 การยกระดับการเข้าถึงพื้นที่เกษตร/ท่องเที่ยว จำนวน 2 โครงการ ทั้งนี้ อยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้างทั้ง 2 โครงการ แผนงานย่อยที่ 2 การเชื่อมโยงระหว่างเมืองหลักและระหว่างฐานการผลิตหลักของประเทศ จำนวน 9 โครงการ อยู่ระหว่างการศึกษาค่า จำนวน 2 โครงการ ดำเนินการด้าน EIA 1 โครงการ และอยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้างจำนวน 6 โครงการ แผนงานย่อยที่ 3 การเชื่อมโยงประตูการขนส่งระหว่างประเทศ จำนวน 9 โครงการ อยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้าง จำนวน 7 โครงการ ชะลอ / ยกเลิกจำนวน 1 โครงการ คือ โครงการสนับสนุนสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 4 จ.เชียงราย ประกอบด้วย 2 สายทาง ได้แก่ ถนนสาย ชร.4057 แยก ทล.1020 - บ.ดอนมหาวัน อ.เชียงของ จ.เชียงราย ชะลอโครงการเนื่องจากมีปัญหาเรื่องการเวนคืนที่ดิน และถนนสาย ชร.4014 แยก ทล.1020 - บ. แก่นใต้ อ.เชียงของ จ.เชียงราย ยกเลิกโครงการ เนื่องจากปัญหาด้านสิ่งแวดล้อม ไม่สามารถขยายถนนให้กว้างกว่าที่มีอยู่เดิมได้ จึงไม่เหมาะสมสำหรับใช้เป็นเส้นทางรถบรรทุก และโครงการที่ยังไม่เริ่มดำเนินการจำนวน 1 โครงการ และ แผนงานย่อยที่ 4 การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งทางถนน และองค์ประกอบต่อเนื่อง เพื่อให้เกิดระบบขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ จำนวน 6 โครงการ อยู่ระหว่างเตรียมเสนอ ครม. จำนวน 2 โครงการ เตรียมประกวดราคา 1 โครงการ และอยู่ระหว่างการก่อสร้าง จำนวน 3 โครงการ

แผนงานการพัฒนาโครงข่ายการขนส่งทางน้ำ โดยการพิจารณาความเหมาะสมในการพัฒนาท่าเรือลำน้ำ และท่าเรือชายฝั่งทะเลด้านอ่าวไทยและทะเลอันดามัน เพื่อใช้ประโยชน์ในการขนส่งสินค้าทั้งภายในและระหว่างประเทศ และเป็นการเปิดประตูการขนส่งด้านฝั่งทะเลอันดามันที่สามารถเชื่อมโยงในลักษณะของสะพานเศรษฐกิจกับท่าเรือฝั่งอ่าวไทย รวมทั้งเป็นทางเลือกในการขนส่งที่ประหยัดและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมในพื้นที่ใหม่ ประกอบด้วย แผนงานย่อยที่ 1 การพัฒนาท่าเรือ จำนวน 11 โครงการ มีโครงการที่อยู่ระหว่างการดำเนินการศึกษา จำนวน 3 โครงการ เตรียมเสนอ ครม. จำนวน 1 โครงการ ดำเนินการด้าน EIA 1 โครงการ อยู่ระหว่างก่อสร้าง จำนวน 3 โครงการ และยุติโครงการ จำนวน 2 โครงการ ได้แก่ โครงการสถานีขนส่งสินค้าทางน้ำเพื่อการประหยัดพลังงานที่จังหวัดอ่างทอง และโครงการท่าเรือชุมพร และส่วนที่ยังไม่ได้เริ่มดำเนินการ จำนวน 1 โครงการ คือ โครงการพัฒนาศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟที่ท่าเรือแหลมฉบัง (ระยะที่ 2) แผนงานย่อยที่ 2 การเสริมสร้างประสิทธิภาพการขนส่งทางน้ำและรักษาตลิ่ง จำนวน 4 โครงการ มีโครงการที่อยู่ระหว่างการดำเนินงานศึกษา จำนวน 3 โครงการ และอยู่ระหว่างการก่อสร้าง 1 โครงการ

แผนงานการเพิ่มขีดความสามารถในการให้บริการขนส่งทางอากาศ โดยเร่งผลักดันการพัฒนาท่าอากาศยานหลักที่เป็นประตูการขนส่งของประเทศให้ได้มาตรฐานสากล สามารถรองรับความต้องการของประชาชนผู้เดินทางไปอย่างมีประสิทธิภาพ การส่งเสริมการใช้ประโยชน์ท่าอากาศยานในภูมิภาคให้มีบทบาทมากขึ้นในกิจกรรมด้านการบินและกิจกรรมที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งการส่งเสริมการพัฒนานิคมอุตสาหกรรมการบินของประเทศ และการพิจารณาความเหมาะสมในการพัฒนาห้วงอากาศของไทยให้สามารถใช้ประโยชน์ร่วมกันเพื่อความมั่นคง และการพัฒนาเศรษฐกิจได้อย่างเหมาะสม ประกอบด้วย แผนงานย่อยที่ 1 การเพิ่มขีดความสามารถของท่าอากาศยาน จำนวน 11 โครงการ อยู่ระหว่างการศึกษา จำนวน 4 โครงการ อยู่ระหว่างการก่อสร้าง/ดำเนินการ จำนวน 4 โครงการ และดำเนินการแล้วเสร็จ จำนวน 3 โครงการ แผนงานย่อยที่ 2 การเพิ่มขีดความสามารถระบบการจัดการจราจรทางอากาศให้ได้มาตรฐานสากล คือ โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบบริการการเดินทางอากาศฯ ขณะนี้อยู่ระหว่างดำเนินการ แผนงานย่อยที่ 3 การเพิ่มประสิทธิภาพฝูงบิน คือ โครงการจัดหาเครื่องบินฯ ขณะนี้อยู่ระหว่างดำเนินการ แผนงานย่อยที่ 4 การจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรมการบิน สนข. ได้ศึกษาการจัดทำแผนพัฒนาอุตสาหกรรมการบินแล้วเสร็จและนำเสนอ ครม. รับทราบแผนเมื่อวันที่ 7 กุมภาพันธ์ 2560 ปัจจุบันอยู่ระหว่างการดำเนินการโครงการพัฒนาศูนย์ซ่อมอากาศยานที่ท่าอากาศยานอุตะเถา และ บกท. อยู่ระหว่างดำเนินการศึกษาการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ และแผนงานย่อยที่ 5 การก่อสร้างอาคารเพื่อรองรับการพัฒนาบุคลากรการบินพลเรือน โครงการก่อสร้างอาคารเรียนศูนย์พัฒนาบุคลากรด้านการบิน อาคารฝ่ายอำนวยการ และสิ่งก่อสร้างประกอบ ขณะนี้อยู่ระหว่างเตรียมการก่อสร้าง (สามารถติดตามสถานะการดำเนินโครงการตามแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานฯ ได้ที่ <http://www.otp.go.th/index.php/post/view?id=649>)

สรุปสถานะการดำเนินโครงการภายใต้แผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย ปี พ.ศ. 2558 - 2565 ณ ปัจจุบัน มีจำนวนทั้งสิ้น 111 โครงการ สามารถสรุปสถานะการดำเนินโครงการ ณ เดือนกันยายน 2560 โดยรายละเอียดสถานะโครงการ ดังนี้ โครงการที่อยู่ระหว่างการศึกษา จำนวน 19 โครงการ โครงการที่อยู่ระหว่างดำเนินการ EIA จำนวน 9 โครงการ โครงการที่อยู่ระหว่างเตรียมนำเสนอ ครม. จำนวน 19 โครงการ โครงการที่อยู่ระหว่างเตรียมประกวดราคา จำนวน 4 โครงการ โครงการที่อยู่ระหว่างประกวดราคา จำนวน 6 โครงการ โครงการที่อยู่ระหว่างการก่อสร้าง/ดำเนินการ จำนวน 37 โครงการ โครงการที่ดำเนินการแล้วเสร็จ จำนวน 7 โครงการ โครงการที่ถูกชะลอ/ยกเลิกโครงการ จำนวน 4 โครงการ ได้แก่ (1) โครงการเชื่อมต่อโครงข่ายถนนระหว่างโครงการสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาบริเวณแยกเกียกกายและถนนเชื่อมต่อตรงบริเวณถนนเลียบริมทางรถไฟสายใต้กับถนน

กาญจนภิเษก (ทช.) ยุติโครงการ เนื่องจากประชาชนที่ได้รับผลกระทบจากโครงการไม่เห็นด้วย (2) โครงการสนับสนุนสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 4 จ.เชียงราย จำนวน 2 สายทาง (ทช.) ขอชะลอโครงการ จำนวน 1 สายทาง เนื่องจากมีปัญหาเรื่องการเวนคืนที่ดิน และยกเลิก จำนวน 1 สายทาง เนื่องจากปัญหาด้านสิ่งแวดล้อม ไม่สามารถขยายถนนให้กว้างกว่าที่มีอยู่เดิมได้ จึงไม่เหมาะสมสำหรับใช้เป็นเส้นทางรถบรรทุก (3) โครงการสถานีขนส่งสินค้าทางน้ำเพื่อการประหยัดพลังงานที่ จ. อ่างทอง (จท.) ยุติโครงการ เนื่องจากผลการศึกษาตามรายงานผลการศึกษาความเหมาะสมฉบับสมบูรณ์เห็นว่าโครงการไม่ควรดำเนินงานต่อ และ (4) โครงการท่าเรือชุมพร เนื่องจากผลการศึกษาแสดงว่าไม่มีความเหมาะสมทั้งทางด้านการเงินและเศรษฐศาสตร์ แผนงาน/โครงการที่ยังไม่ได้เริ่มดำเนินการจำนวน 5 โครงการ (ตารางที่ 2)

ตารางที่ 2 สรุปสถานะโครงการตามแผนปฏิบัติการเพื่อขับเคลื่อนการบริหารราชการแผ่นดินและการปฏิรูปประเทศ ของกระทรวงคมนาคม ณ เดือนกันยายน 2560

แผนงาน	สถานะโครงการ										รวม
	ศึกษา*	ศึกษาแล้วเสร็จ	EIA	ครม.	เตรียมประกวดราคา	ประกวดราคา	ก่อสร้าง/ดำเนินการ	แล้วเสร็จ	ยุติ/ยกเลิก	ไม่เริ่มดำเนินการ	
1. การพัฒนาโครงข่ายรถไฟระหว่างเมือง	2	-	6	8	1	6	2	3	-	3	31
2. การพัฒนาโครงข่ายขนส่งสาธารณะเพื่อแก้ไขปัญหาจราจรในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล	5	-	1	8	2	-	6	1	1	-	24
3. การเพิ่มขีดความสามารถทางหลวงเพื่อเชื่อมโยงฐานการผลิตที่สำคัญของประเทศและเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน	2	-	1	2	1	-	18	-	1	1	26
4. การพัฒนาโครงข่ายการขนส่งทางน้ำ	6	-	1	1	-	-	4	-	2	1	15
5. การเพิ่มขีดความสามารถในการให้บริการขนส่งทางอากาศ	4	-	-	-	-	-	7	4	-	-	15
รวม	19	0	9	19	4	6	37	8	4	5	111

หมายเหตุ * ศึกษา อาทิ การศึกษาความเป็นไปได้ การศึกษาแนวคิด การศึกษาออกแบบรายละเอียด การศึกษาตาม พ.ร.บ. การให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2560 เป็นต้น

โครงการศึกษาจัดทำมาตรฐาน สิ่งอำนวยความสะดวกและการให้บริการภาคขนส่ง สำหรับ **คนพิการ** และ **ผู้สูงอายุ**

ยุทธศาสตร์การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกในภาคการขนส่งสำหรับคนพิการและผู้สูงอายุเป็นส่วนหนึ่งของยุทธศาสตร์พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งระยะ 20 ปี ภายใต้กรอบยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (พ.ศ. 2560 - 2579) ซึ่งกระทรวงคมนาคม โดยสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ได้เสนอกรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกและเพิ่มประสิทธิภาพการบริการในภาคขนส่งสำหรับคนพิการและผู้สูงอายุเพื่อให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องบูรณาการการขับเคลื่อน ให้ระบบขนส่งสาธารณะเป็นระบบการเดินทางสำหรับคนทุกกลุ่มที่ครอบคลุม

มติการพัฒนาระบบสิ่งอำนวยความสะดวกทั้ง 4 ด้าน ได้แก่ 1) ด้านนโยบายและข้อกำหนด 2) ด้านการพัฒนาโครงสร้างกายภาพของสถานที่ให้บริการภาคขนส่ง 3) ด้านการพัฒนาบุคลากรที่ออกแบบและให้บริการ และ 4) ด้านนวัตกรรมหรือเทคโนโลยีที่จำเป็นสำหรับคนพิการและผู้สูงอายุในการบริการภาคขนส่ง ซึ่งคณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 28 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2560 รับทราบและมอบหมายให้ขับเคลื่อนในประเด็นต่าง ๆ ต่อไป

จากเป้าหมายและสาระสำคัญของยุทธศาสตร์ข้างต้น สนข. ได้ดำเนินโครงการศึกษาจัดทำมาตรฐานสิ่งอำนวยความสะดวกและการให้บริการภาคขนส่งสำหรับคนพิการและผู้สูงอายุ เพื่อให้ได้มาตรฐานสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับยานพาหนะประเภทต่าง ๆ และต้นแบบยานพาหนะ 1 ต้นแบบสำหรับคนพิการและผู้สูงอายุ เพื่อให้หน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคมและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ใช้ประกอบการจัดหายานพาหนะใหม่ในอนาคตหรือการปรับปรุงยานพาหนะเดิมให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับคนพิการและผู้สูงอายุ และจัดทำหลักสูตรเพื่อให้มีการอบรมพัฒนาบุคลากรที่มีหน้าที่ให้บริการหรือมีหน้าที่จัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับคนพิการและผู้สูงอายุอย่างเป็นระบบ รวมทั้งข้อเสนอแนะแนวทางการบริหารจัดการและแนวทางการขับเคลื่อนผลการศึกษาให้เป็นรูปธรรม อันเป็นการดำเนินการขับเคลื่อนที่สอดคล้องตามยุทธศาสตร์การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวก และเพิ่มประสิทธิภาพการบริการในภาคขนส่งสำหรับคนพิการและผู้สูงอายุ ในด้านการพัฒนาโครงสร้างกายภาพหมวดยานพาหนะ และในด้านการพัฒนาบุคลากรในบริการภาคขนส่งสำหรับคนพิการและผู้สูงอายุ

วัตถุประสงค์โครงการศึกษา

- ศึกษา สํารวจและจัดทำมาตรฐานสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับยานพาหนะประเภทต่าง ๆ ที่กำหนดตามกฎหมายกระทรวงกำหนดลักษณะฯ ปี พ.ศ. 2556 ของกระทรวงคมนาคม เพื่อให้คนพิการและสูงอายุเข้าถึงและใช้ประโยชน์ได้
- จัดหลักสูตรการอบรมและดำเนินการอบรมเพื่อยกระดับมาตรฐานการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกและการให้บริการภาคขนส่งแก่บุคลากรในหน่วยงานสังกัดกระทรวงคมนาคม
- เสนอแนะแนวทางการบริหารจัดการและดำเนินการขับเคลื่อนผลการศึกษาในส่วนต้นแบบยานพาหนะและต้นแบบบริการภาคขนส่งที่สามารถนำไปสู่การปฏิบัติเป็นรูปธรรม

I. มาตรฐานสิ่งอำนวยความสะดวกในยานพาหนะประเภทต่าง ๆ สำหรับคนพิการ และ ผู้สูงอายุ

โครงการฯ ได้จัดทำมาตรฐานสิ่งอำนวยความสะดวกในยานพาหนะประเภทต่าง ๆ สำหรับคนพิการ และผู้สูงอายุขึ้นเพื่อให้หน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม และหน่วยงานที่ให้บริการภาคขนส่งสามารถปรับปรุง และจัดให้มียานพาหนะประเภทต่าง ๆ สอดคล้องตามกฎหมายที่กำหนดลักษณะ หรือการจัดให้มีอุปกรณ์ สิ่งอำนวยความสะดวกหรือบริการในอาคาร สถานที่ ยานพาหนะ และบริการขนส่ง เพื่อให้คนพิการสามารถเข้าถึงและใช้ประโยชน์ได้ พ.ศ. 2556 อย่างมีประสิทธิภาพ และมาตรฐานฉบับนี้เป็นเกณฑ์มาตรฐานกลาง ที่มีความครบถ้วนตามหลักกฎหมายและมาตรฐานสากล ในการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกในยานพาหนะประเภทต่าง ๆ เพื่อให้หน่วยงานบริการภาคขนส่งใช้ประกอบการจัดหายานพาหนะใหม่หรือปรับปรุงยานพาหนะเดิม เพื่อบรรลุสู่ระบบขนส่งที่เท่าเทียม

โดยมาตรฐานฉบับนี้ได้แบ่งมาตรฐานเป็น 2 ประเภท คือ (1) “มาตรฐานบังคับ (Mandatory Standard)” จะเป็นมาตรฐานที่กำหนดขึ้นโดยอ้างอิงกับกฎกระทรวงทั้ง 3 ฉบับ ที่มีการประกาศและบังคับใช้ในปัจจุบัน เป็นแนวทางในการบังคับใช้ข้อกำหนด กฎเกณฑ์ ข้อบังคับจากหน่วยงานภาครัฐ ให้ผู้ให้บริการปฏิบัติตามมาตรฐานที่ได้กำหนดไว้ “จะต้องจัดให้มีในสภาพพร้อมใช้งาน” สำหรับ อุปกรณ์ สิ่งอำนวยความสะดวก หรือบริการเพื่อให้คนพิการและผู้สูงอายุสามารถเข้าถึงและใช้ประโยชน์ได้อย่างหนึ่งอย่างใด และ (2) “มาตรฐานส่งเสริม (Voluntary Standard)” เป็นมาตรฐานสนับสนุนและส่งเสริมให้ผู้ประกอบการและผู้ให้บริการดำเนินการ แต่ไม่มีผลบังคับใช้ตามกฎหมาย โดยมาตรฐานนี้ผู้ให้บริการยานพาหนะประเภทต่าง ๆ “ควรจัดให้มีในสภาพพร้อมใช้งาน”

สำหรับอุปกรณ์สิ่งอำนวยความสะดวก หรือบริการเพื่อให้คนพิการและผู้สูงอายุสามารถเข้าถึงและใช้ประโยชน์ได้ โดยมาตรฐานสำหรับอุปกรณ์สิ่งอำนวยความสะดวกหรือบริการ เพื่อให้คนพิการและผู้สูงอายุดังกล่าวจะเป็นมาตรฐานที่จะใช้ในยานพาหนะทั้ง 6 ประเภท ตามที่ระบุในกฎกระทรวงกำหนดลักษณะฯ ปี พ.ศ. 2556 ได้แก่

- รถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารประเภทการขนส่งประจำทางและไม่ประจำทางตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก
- รถยนต์สาธารณะและรถยนต์บริการตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์



- รถไฟฟ้าตามกฎหมายว่าด้วยการจัดวางการรถไฟและทางหลวง
- รถไฟฟ้าตามกฎหมายว่าด้วยการรถไฟฟ้ายานขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
- เรือโดยสารตามกฎหมายว่าด้วยการเดินเรือในน่านน้ำไทย
- อากาศยานขนส่งตามกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศ

โครงการศึกษาจัดทำมาตรฐานสิ่งอำนวยความสะดวก และการให้บริการภาคขนส่งสำหรับคนพิการและผู้สูงอายุ

มาตรฐานสิ่งอำนวยความสะดวกในยานพาหนะประเภทต่างๆ สำหรับคนพิการและผู้สูงอายุ

“นโยบายของกระทรวงฯ ให้ความสำคัญมากกับคนพิการและผู้สูงอายุ เพราะเราทราบว่า วันที่จำนวนผู้สูงอายุเพิ่มขึ้นเรื่อยๆ และในสิบปีข้างหน้า จำนวนผู้สูงอายุที่จะเพิ่มขึ้นนี้เท่ากับครึ่งหนึ่งของประชากรไทย ซึ่งตรงนี้เองจึงถือว่าเขาเป็นส่วนหนึ่งของสังคม คนภาคนี้บุคคลที่ไม่ต้องเป็นคนยากจนหรือคนจน ต้องออกแบบสำหรับเด็กชาย ผู้สูงอายุ และคนพิการ”

นายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

กฎกระทรวงกำหนดลักษณะฯ ปี พ.ศ. 2556
สุมาตรฐานในยานพาหนะ-ประเภทต่างๆ

พื้นที่สำหรับจอดวีลแชร์

- ต้องมีพื้นที่ว่างบริเวณจอดวีลแชร์
- มีความกว้างสุทธิไม่น้อยกว่า 75 เซนติเมตร และความยาวสุทธิไม่น้อยกว่า 1.30 เมตร
- ต้องมีสัญลักษณ์แสดงจุดจอดวีลแชร์ที่ชัดเจน อย่างน้อย 70 เซนติเมตร ไปจนถึง 1.20 เมตร
- ต้องมีสัญลักษณ์คนพิการและผู้สูงอายุอยู่คู่กันที่ "พื้นที่กำหนดให้จอดพาหุจวีลแชร์ (wheelchair)"

จุดรับน้ำพาคนพิการหรืออุปกรณ์ยกวีลแชร์ขึ้นและลงจากรถ

- รถยนต์สาธารณะและรถขนส่งสาธารณะต้องเป็นที่ยกมีความกว้างสุทธิไม่น้อยกว่า 80 เซนติเมตร และความยาวสุทธิไม่น้อยกว่า 1.20 เมตร โดยเป็นเขตต้องรับน้ำหนักบรรทุกผู้โดยสารและวีลแชร์ไม่น้อยกว่า 300 กิโลกรัม โดยห้ามถอดออก

ป้ายสัญลักษณ์รูปคนพิการและผู้สูงอายุ

- ต้องมีสัญลักษณ์รูปคนพิการและผู้สูงอายุ
- ป้ายจะต้องเป็นภาคและสีส่วนที่คนตาบอดสามารถมองเห็นได้อย่างชัดเจนจากระยะไกล
- ตำแหน่งการติดตั้งป้ายจะต้องอยู่ในบริเวณสาธารณะหรือ บริเวณทางขึ้น - ลง และฝั่งสองฝั่งข้างทางขึ้น และกลางคัน

คู่มือแปลภาษาหรือป้ายสัญลักษณ์ และคู่มือการให้ความช่วยเหลือ

- ต้องมีคู่มือแปลภาษา หรือป้ายสัญลักษณ์ภาษา เพื่อให้เจ้าหน้าที่สามารถสื่อสารเบื้องต้นกับคนพิการ
- วัสดุป้ายสัญลักษณ์ภาษาที่จำหน่ายเพื่อใช้สื่อสารกับคนพิการ
- ต้องมีคู่มือการให้ความช่วยเหลือแก่คนพิการและผู้สูงอายุ เพื่อให้เจ้าหน้าที่สามารถช่วยเหลือเบื้องต้น

ทางลาด

- ต้องมีขนาดกว้างเพียงพอสำหรับวีลแชร์ และมีความลาดชันในระดับที่วีลแชร์สามารถขึ้นและลงได้อย่างปลอดภัย
- ทางลาดจะต้องรับน้ำหนักบรรทุกผู้โดยสารและวีลแชร์ไม่น้อยกว่า 300 กิโลกรัมต่อตารางเมตร
- ในกรณีบันไดทางลาดแบบอัตโนมัติ เจ้าหน้าที่จะต้องเป็นผู้ควบคุมการทำงานอุปกรณ์ โดยระบบต้องทำงานเมื่อมีผู้ใช้บริการอยู่ด้วย และต้องมีสัญญาณเสียงหรือสัญญาณไฟพริบและสัญญาณเตือนที่มองเห็นที่ทำงาน

ลิฟต์แบบแท่นยก

- ลิฟต์จะต้องมีความสูงในกรณีสำหรับคนตาบอดตั้งแต่ 2.60 เมตร และมีความสูงไม่น้อยกว่า 6.00 เมตร
- จะต้องรับน้ำหนักบรรทุกผู้โดยสารไม่น้อยกว่า 1,000 กิโลกรัม หรือเทียบเท่าสี่คน
- จะต้องใช้ระบบการลิฟต์ ต้องมีขนาดความกว้างสุทธิไม่น้อยกว่า 2.30 เมตร และความยาวสุทธิไม่น้อยกว่า 6.00 เมตร และความสูงสุทธิไม่น้อยกว่า 2.20 เมตร

ภาพตัวอย่างมาตรฐาน
สิ่งอำนวยความสะดวก
ในยานพาหนะประเภทต่าง ๆ
สำหรับคนพิการ
และผู้สูงอายุ

มีอะไรให้ช่วยไหม



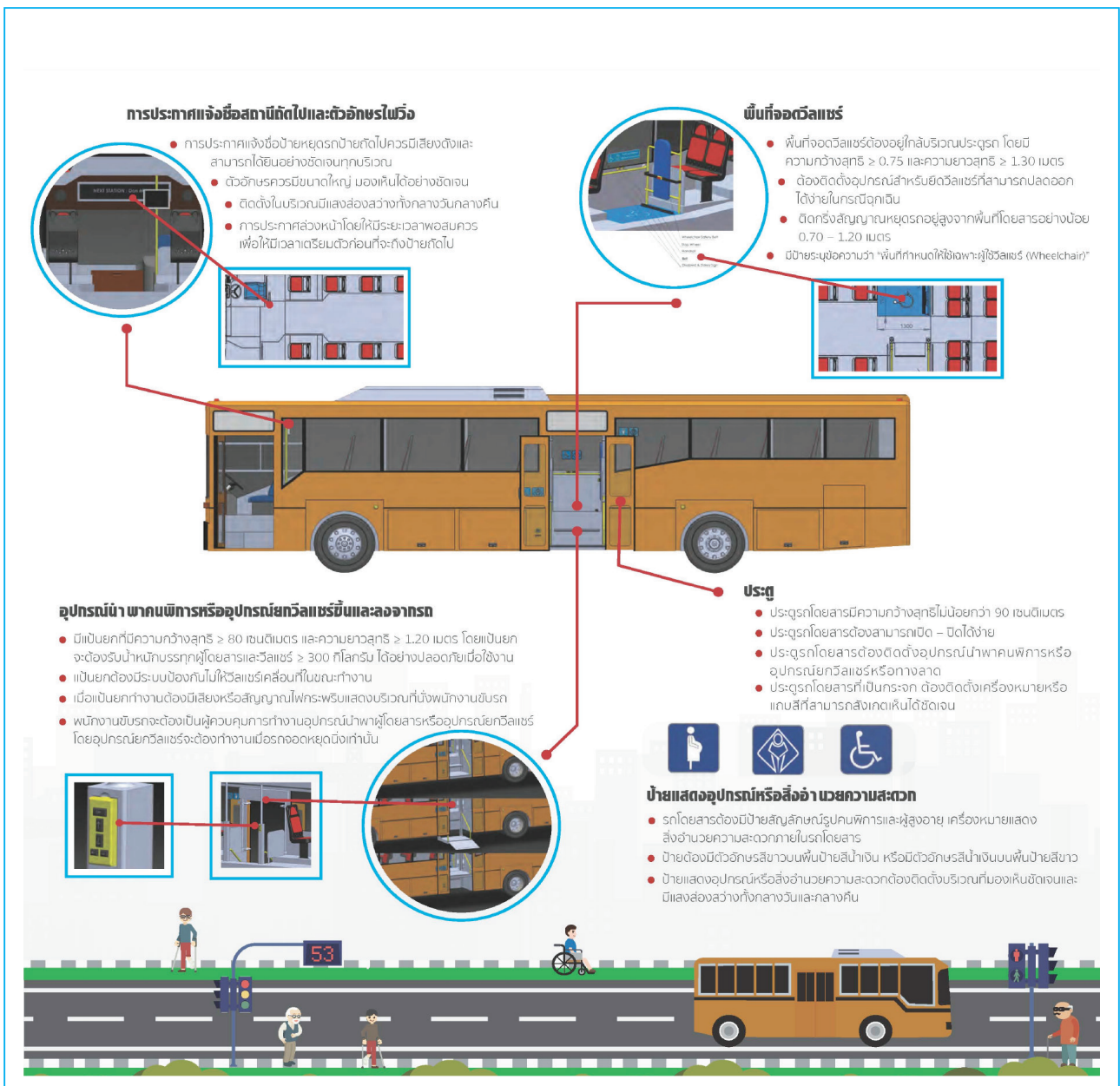
ตัวอย่างคู่มือแปลภาษา
และป้ายข้อมูลข่าวสาร
สำหรับคนพิการ



II. ต้นแบบยานพาหนะ

ในการศึกษานี้ สนข. ได้ดำเนินการสำรวจและศึกษาโครงสร้างของยานพาหนะสำหรับรถขนส่งมวลชน พิจารณาแนวทางในการปรับปรุงยานพาหนะเพื่อรองรับคนพิการและผู้สูงอายุ สำหรับให้ผู้บริการในภาคการขนส่งใช้เป็นต้นแบบในการปรับปรุงยานพาหนะที่รับผิดชอบภายหลังการพิจารณาปัจจัยต่าง ๆ เช่น โครงสร้างยานพาหนะ มาตรฐานที่เกี่ยวข้อง และค่าใช้จ่าย โครงสร้างรถได้เลือกกรโดยสารปรับอากาศประเภทยูโรทูขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) เพื่อใช้เป็นต้นแบบในการปรับปรุง โดยได้ติดตั้งสิ่งอำนวยความสะดวกเพิ่มเติมในรถโดยสารประกอบด้วยประตู ระบบลิฟท์ ระบบบันได ระบบทางลาดอัตโนมัติ วงเงินในการปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกเป็นเงินประมาณ 700,000 บาทต่อคัน

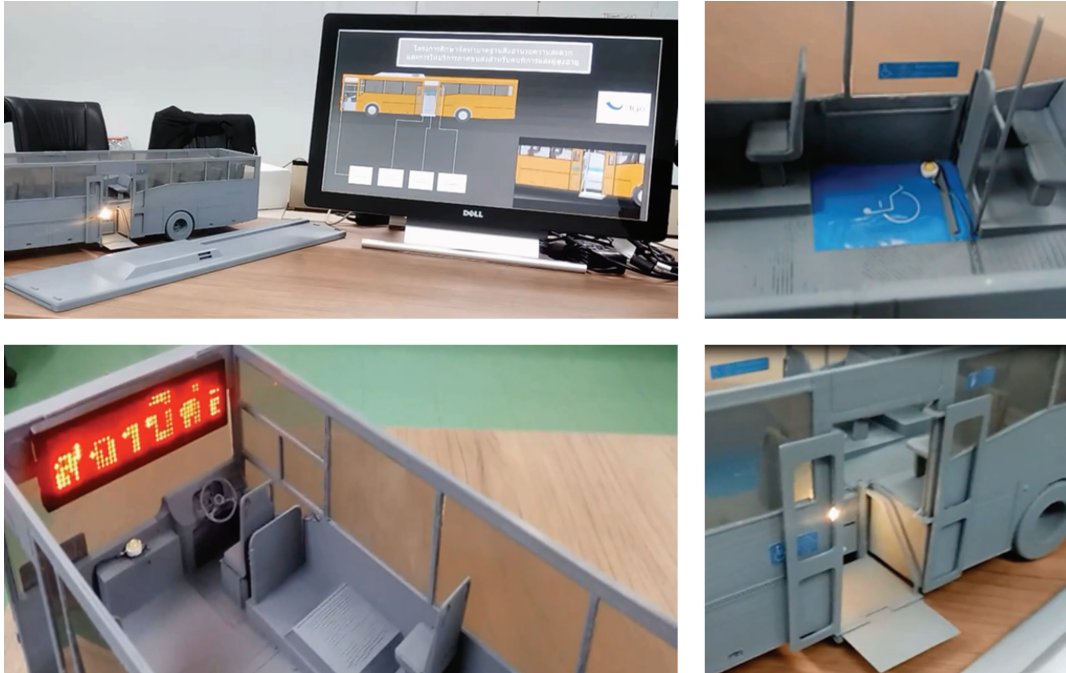
ทั้งนี้ โครงการได้จัดส่งต้นแบบของรถโดยสารพร้อมทั้งสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ให้แก่ ขสมก. และบริษัทผู้ผลิตยานยนต์สำหรับเป็นตัวอย่างในการปรับปรุงรถโดยสารคันอื่นๆ เพื่อประโยชน์สำหรับคนพิการและผู้สูงอายุต่อไป



- **ต้นแบบยานพาหนะในรูปแบบโมเดล**

ในการแสดงการทำงานและตำแหน่งติดตั้งของสิ่งอำนวยความสะดวกฯ ในต้นแบบยานพาหนะ โครงการฯ ได้จัดพิมพ์โมเดลสามมิติโดยใช้เครื่องพิมพ์ 3D Printer โดยรายการอุปกรณ์แสดงในต้นแบบโมเดลจะสอดคล้องกับการออกแบบตามเล่มรายงานแบบและประมาณการราคาฯ ดังแสดงตัวอย่างดังนี้

ภาพแบบโมเดลสามมิติที่สมบูรณ์กับการเชื่อมต่อแสดงผลกับคอมพิวเตอร์เพื่อจำลองการทำงาน



นอกจากโมเดลในรูปแบบ 3D โครงการฯ ได้ออกแบบต้นแบบอุปกรณ์นำพาคนพิการขึ้นและลงจากรถจริงที่สามารถนำไปติดตั้งยังรถโดยสาร ขสมก. รุ่นที่ศึกษา รวมทั้งได้ทดสอบและจัดแสดงในงานสัมมนารับฟังความคิดเห็นฯ ครั้งที่ 2 ของโครงการเมื่อวันที่ 31 สิงหาคม พ.ศ. 2560 ณ โรงแรมริชมอนด์สไตลิสคอนเวนชันฮอเทล ซึ่งได้รับความสนใจจากผู้เข้าร่วมงานสัมมนาเป็นอย่างดี

**ภาพต้นแบบอุปกรณ์นำพาคนพิการขึ้นและลงจากรถ ที่จัดแสดงในงานสัมมนา
รับฟังความคิดเห็นฯ ครั้งที่ 2**



III. หลักสูตรและการจัดอบรม

การพัฒนาบุคลากรในบริการขนส่งตามยุทธศาสตร์การพัฒนาลำดับความสำคัญในบริการภาคขนส่งสำหรับคนพิการและผู้สูงอายุ เพื่อเป็นการเตรียมความพร้อมและดำเนินการที่สอดคล้อง เรื่องการเข้าถึงระบบขนส่งที่เสมอภาคเท่าเทียม พร้อมกับการพัฒนาลำดับความสำคัญและเพิ่มประสิทธิภาพการบริการในภาคขนส่งโครงการฯ ได้จัดทำหลักสูตรเพื่อพัฒนาบุคลากร โดยแบ่งเป็น 2 หลักสูตร ได้แก่

- **หลักสูตรการอบรมความรู้ด้านการออกแบบ ตรวจสอบและประเมินผลการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกและการให้บริการภาคขนส่งสำหรับคนพิการและผู้สูงอายุ (Inclusive Transport Training for Auditor : ITTA)**

จัดทำขึ้นเพื่อพัฒนาบุคลากรผู้ทำหน้าที่ออกแบบ ตรวจสอบและประเมินผล การจัดสิ่งอำนวยความสะดวกและการให้บริการภาคขนส่งสำหรับคนพิการและผู้สูงอายุ เพื่อให้ผู้อบรมมีทักษะความรู้เพียงพอในการออกแบบ ตรวจสอบและประเมินผลอาคารสถานที่และยานพาหนะสำหรับคนพิการและผู้สูงอายุอย่างสอดคล้องถูกหลักวิชาการและกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

- **หลักสูตรการอบรมทักษะการบริการแก่คนพิการและผู้สูงอายุ (Inclusive Transport Training for Service : ITTS)**

จัดทำขึ้นเพื่ออบรมทักษะการบริการแก่คนพิการและผู้สูงอายุ สำหรับเจ้าหน้าที่ที่ให้บริการคนพิการและผู้สูงอายุ เพื่อให้ผู้อบรมมีทักษะการบริการที่ถูกต้องและเสริมสร้างเจตคติที่ดีต่อคนพิการและผู้สูงอายุ

ทั้งสองหลักสูตรมีเป้าหมายการดำเนินการอบรมสำหรับเจ้าหน้าที่ในหน่วยงานสังกัดกระทรวงคมนาคม องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น รวมทั้งผู้ประกอบการภาคเอกชนที่ให้บริการภาคขนส่ง โดยหลักสูตรนี้จะดำเนินการอบรมทั้งสิ้น 2 วัน มีจำนวนชั่วโมงการเรียนรู้ 12 ชั่วโมง ทั้งภาคการบรรยาย (Lecture) และกิจกรรมหลักสูตร

โดยหลักสูตรทั้งสองหลักสูตรใช้เทคนิคการบรรยายเพื่อถ่ายทอดเนื้อหาของหลักสูตร โดยเปิดโอกาสให้ผู้เข้ารับการศึกษาอบรมซักถาม มีส่วนร่วมแสดงความคิดเห็น และมีกิจกรรมเสริมในแต่ละหลักสูตร อาทิเช่น กิจกรรมการศึกษาดูงานนอกสถานที่ (Field Trip) สำหรับหลักสูตร ITTA กิจกรรมฐาน (Walk Rally) สำหรับหลักสูตร ITTS โครงการฯ ได้ดำเนินการจัดอบรมหลักสูตรการเรียนรู้ทั้งสองหลักสูตร รุ่นที่ 1 เมื่อวันที่ 16 - 18 สิงหาคม 2560 ณ โรงแรมเดอะริเจนท์ เซอ่า บีช รีสอร์ท จังหวัดเพชรบุรี โดยวิทยากรผู้ทรงคุณวุฒิจากสถาบันการศึกษาสาขาวิชาชีพและสมาคมที่เกี่ยวข้อง อาทิเช่น สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง วิทยาลัยราชสุดา มหาวิทยาลัยมหิดล สภาสถาปนิก โดยมีรายละเอียดและรูปแบบการจัดการฝึกอบรมและเนื้อหาในภาพรวมดังนี้



ภาพรวมหลักสูตรการอบรมเพื่อพัฒนาบุคลากรในบริการขนส่ง ตามยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบอำนวยความสะดวกฯ

หน่วยงานภาครัฐ
สังกัดกระทรวงคมนาคม

เอกชน

หน่วยงานท้องถิ่น

มาตรฐานในยานพาหนะประเภทต่างๆ



มาตรฐานบังคับ
(Mandatory Standard)

มาตรฐานส่งเสริม
(Voluntary Standard)

มาตรฐานอาคาร สถานที่

กฎกระทรวงกำหนดสิ่งอำนวยความสะดวกปี พ.ศ. 2548
กฎกระทรวงกำหนดลักษณะ ปี พ.ศ. 2555



แบบตรวจสอบและประเมิน

Check Lists

- Accessibility
- Operation & Management



การศึกษาดูงาน สถานีรถไฟชะอำ



ความพิการแต่ละประเภท



ทักษะการบริการ



กิจกรรมฐาน



การประเมินผลสัมฤทธิ์ในหลักสูตรทั้ง 2 หลักสูตร นั้นได้ผลตามเป้าหมายที่ตั้งไว้ ผู้เข้ารับการอบรมเกิดการเรียนรู้ (Learning) การเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมในการทำงาน (Behavior) มีทักษะและความมั่นใจในการนำไปใช้งานเพิ่มขึ้น การจัดทำหลักสูตรและการอบรมมีความเหมาะสม และผู้เข้ารับการอบรมมีความพึงพอใจมากในภาพรวมร้อยละ 80 และสำหรับผู้ที่ผ่านการฝึกอบรมตามโครงการหลักสูตรรุ่นที่ 1 จะได้รับการรับรองจากกระทรวงคมนาคมเป็นใบประกาศเกียรติบัตรรับรองหลักสูตร โดยประกาศเกียรติบัตร รุ่นที่ 1 จะมีลักษณะดังแสดงในรูป



สนข. จัดงานปาฐกถาพิเศษ

“ธ ทรงเป็นครูวิศกรรวมอรุณอรุณของแผ่นดิน”

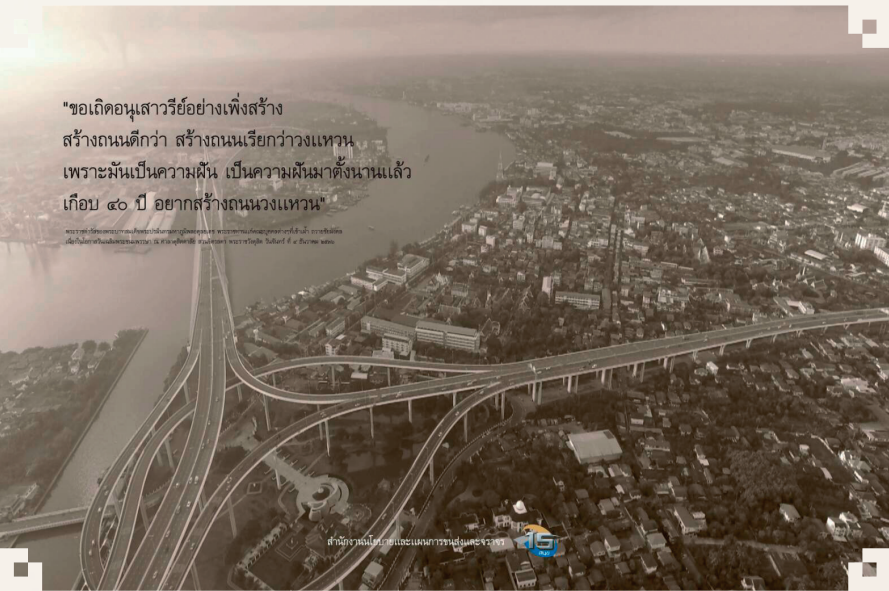
เพื่อน้อมรำลึกถึงพระมหากรุณาธิคุณของ
พระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช
ที่ทรงเป็นต้นแบบแห่งการทรงงาน



ตำนานการแก้ไขปัญหาคอรัล

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) จัดงานปาฐกถาพิเศษ “ธ ทรงเป็นครูวิศกรรวม จรรยาของแผ่นดิน” เนื่องในโอกาสวันคล้ายวันสถาปนาครบรอบ 15 ปี เมื่อวันที่จันทร์ที่ 9 ตุลาคม 2560 ณ ห้องประชุม ศ.ดร. ยงยุทธ สารสมบัติ ชั้น 5 อาคาร สนข. โดยมีอดีตผู้บริหารระดับสูง ผู้บริหารระดับสูงจากกระทรวงคมนาคม ผู้แทนจากหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม ผู้แทนจากหน่วยงานภาครัฐและเอกชน รวมทั้งสื่อมวลชนแขนงต่างๆ เข้าร่วมงานปาฐกถาพิเศษฯ จำนวน 300 คน ซึ่งการจัดงานปาฐกถาพิเศษฯ ดังกล่าว มีวัตถุประสงค์เพื่อเทิดพระเกียรติ และน้อมรำลึกถึงพระมหากรุณาธิคุณของพระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช ตลอดจนสืบสาน พระราชปณิธานและน้อมนำแนวพระราชดำริพระราชจริยวัตรของพระองค์มาใช้เป็นหลักชัยในปฏิบัติงานและการดำเนินชีวิต ซึ่งพระองค์ทรงเป็น “ต้นแบบแห่งความเพียร” ความมุ่งมั่น ความไม่ท้อถอยต่ออุปสรรคทั้งปวง และ ทรงแก้ไขปัญหาคอรัลด้วยพระอัจฉริยภาพ พระปรีชาสามารถ รวมทั้ง พระองค์ทรงเป็น “ครูผู้สร้างแรงบันดาลใจ” ที่ทรงเป็น ต้นแบบแห่งการทรงงานด้านวิศวกรรมจราจรของแผ่นดิน ทั้งนี้ ได้รับความกรุณาจาก ท่าน ดร.สุเมธ ตันติเวชกุล เลขาธิการมูลนิธิชัยพัฒนา ปาฐกถาพิเศษ เรื่อง “ต้นแบบแห่งความเพียร” และ ท่าน อาคม เต็มพิทยาไพสิฐ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ปาฐกถาพิเศษ เรื่อง “ครูผู้สร้างแรงบันดาลใจ”





"ขอเกิดอนุสาวรีย์อย่างเพิ่งสร้าง
สร้างถนนดีกว่า สร้างถนนเรียกว่าวงแหวน
เพราะมันเป็นความฝัน เป็นความฝันมานานแล้ว
เกือบ ๔๐ ปี อยากสร้างถนนวงแหวน"

พระราชดำริของสมเด็จพระนางเจ้าสิริกิติ์ พระบรมราชินีนาถ พระบรมราชชนนีพันปีหลวง ทรงมีพระราชดำริให้กรมการช่างก่อสร้าง กรมโยธาธิการและผังเมือง ดำเนินการก่อสร้างถนนวงแหวนรอบเมืองกรุงเทพมหานคร ระยะทางประมาณ 100 กิโลเมตร เพื่อแก้ไขปัญหาจราจรในกรุงเทพมหานคร

สำนักงานโยธาและแผนการขนส่งและจราจร 15



"ข้าวผิดไซ้ดาว"

วันหนึ่งเสด็จฯ เสด็จเยือนสุราษฎร์ธานี พะอวดท่านมีปากถึงไปที่พระตำหนัก เพื่อจะทรง
เปลี่ยนแปลงพระบาท เพราะเดี๋ยวจะไปดูงานไม่สะดวก เราก็ไม่ได้ทูลทูลอะไร ตอนนั้น
ปากอ้อมไม่แล้ว ก็เลยเปลี่ยนแปลงพระบาทสักสิบคนก็นั่งจะพูดว่าก็เห็น ก็รีบไปไปที่ออกหา
ที่เตรียมไว้ ปรากฏว่าพวกที่ไม่ได้คนเสร็จ เราทูลกันหมดแล้ว ในหนึ่งจึงเหลือข้าวผิดไซ้ดาวพระ
กับเสด็จทรงนั่งเรืออยู่ ๑-๒ วัน เราได้เห็นหน้าข้าวผิดไซ้ดาวพระไว้ มีข้าวผิดเหมือนข้าวที่เราไป
ในหนึ่ง มันไปปลงด้วยที่วางอยู่ เพื่อนก็จะไปซื้อมามากกว่าเล็กน้อยว่า "ไม่ได้" ของพระเจ้าอยู่หัว
ท่านรับสั่งให้เลิกสัก ๑๐๐ ไร่ดีกว่าจากที่พระบาทเลย มันน่าไปเอง ท่านเสด็จเหมือน กับที่เรา
ทำกันรับสั่งให้เลิกสัก ๑๐๐ ไร่ดีกว่าจากที่พระบาทเลย มันน่าไปเอง ท่านเสด็จเหมือน กับที่เรา

พ.ศ. ๒๕๑๖ (๒๕๑๖)

สำนักงานโยธาและแผนการขนส่งและจราจร 15



"เดิมพันของเรา"

ครั้งหนึ่งเมื่อตอนพระราชพิธีอภิเษกสมรส ปรากฏว่า ความเป็นมงคลของพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว
"บททรงเหนือ หรือคือบ้างหรือ" ครั้นนั้น พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวมีพระราชาคณะเสด็จมา
"ความจึงสิ้นทั้งที่ออกดอก บ้านเรือล้นน้ำที่ดอนแล้ว จึงได้ไม่ได้ เพราะเดิมพันของเรา
สูงเสียกับ เช่นที่ของพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว คือความสูงจึงจนให้ที่พระบาท

พ.ศ. ๒๕๑๖ (๒๕๑๖)

สำนักงานโยธาและแผนการขนส่งและจราจร 15

ท่านสามารถ Download ไฟล์ภาพทั้ง 3 ภาพนี้ได้ที่นี่



สนข. จัดงานวันคล้ายวันสถาปนา สนข. ครบรอบ 15 ปี

นายชัยวัฒน์ ทองคำคูณ ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร เป็นประธานในงาน วันคล้ายวันสถาปนา สนข. ครบรอบ 15 ปี เมื่อวันที่ 9 ตุลาคม 2560 ณ ห้องโถง ชั้น 1 อาคาร สนข. โดยมีคณะผู้บริหาร ข้าราชการ และเจ้าหน้าที่ สนข. ให้การต้อนรับ คณะผู้บริหารกระทรวงคมนาคม หัวหน้าหน่วยงาน ในสังกัดกระทรวงคมนาคม และผู้แทนจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง พร้อมทั้งได้มอบทุนการศึกษา “คำรบลักข์ สุรัสวดี” ให้แก่บุตรข้าราชการ สนข. ที่มีผลการเรียนดีด้วย







สนข. ร่วมเป็นจิตอาสาบริการและอำนวยความสะดวก
แก่ประชาชน ที่เดินทางมาร่วมงานพระราชพิธี
ถวายพระเพลิงพระบรมศพ
พระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช
บรมนาถบพิตร



กระทรวงคมนาคม ได้มอบหมายหน่วยงานในสังกัดปฏิบัติหน้าที่อำนวยความสะดวกให้กับประชาชน สำหรับเดินทางเข้าร่วมงานพระราชพิธีถวายพระเพลิงพระบรมศพพระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดชบรมนาถบพิตร โดย สนข. ได้รับมอบหมายให้จัดเจ้าหน้าที่อาสาสมัคร ชุดประชาสัมพันธ์เกียรติยศ เพื่อเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ข้อมูลการเดินทางและอำนวยความสะดวกให้กับประชาชน ณ บริเวณบ้านมนังคศิลา ระหว่างวันที่ 25 - 27 ตุลาคม 2560 ร่วมกับสถาบันการบิณฑพลเรือ (สบพ.) การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) และกรมทางหลวง (ทล.) ทั้งนี้ นายชัยวัฒน์ ทองคำคูณ ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร พร้อมด้วยนายชยธรรม์ พรหมศร รองผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร นางวิไลรัตน์ ศิริโสภณศิลป์ รองผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร นายวิจิตต์ นิมิตรวานิช นักวิชาการขนส่งทรงคุณวุฒิ นำคณะผู้บริหาร ข้าราชการ และเจ้าหน้าที่ สนข. ร่วมเป็นอาสาสมัครฯ บริการและอำนวยความสะดวกแก่ประชาชน ที่เดินทางมาร่วมงานพระราชพิธีถวายพระเพลิงพระบรมศพพระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช บรมนาถบพิตร ณ บริเวณดังกล่าว











รถยนต์พลังงานไฟฟ้าในประเทศไทย... อนาคตที่ใกล้แค่เอื้อม

รถยนต์ไฟฟ้า หรือรถพลังงานไฟฟ้า คือชื่อที่เราได้ยินจากข่าวสารตามหน้าสื่อมาสักพักใหญ่แล้วซึ่งในหลายประเทศก็ได้มีการพัฒนาและวิจัยเทคโนโลยีและความเป็นไปได้ต่างๆ ในการนำรถพลังงานไฟฟ้าที่ปราศจากการใช้เชื้อเพลิงออกมาใช้งานจริงบนท้องถนน ซึ่งจากเทคโนโลยีการพัฒนาที่ก้าวหน้านั้นทำให้ความเป็นไปได้ในการที่สักวันหนึ่งประเทศไทยจะได้ใช้รถยนต์พลังงานไฟฟ้าแบบจริงๆ ก็ดูเหมือนจะไม่ใช่ว่าเรื่องไกลเกินเอื้อมสักเท่าไร

บทความนี้จะพาทุกคนไปเจาะลึกวิวัฒนาการ เทคโนโลยีของรถยนต์ไฟฟ้าและพาไปทำความรู้จักกับผู้นำด้านรถยนต์พลังงานไฟฟ้ารวมถึงโอกาสของบ้านเรากับการที่จะได้ใช้รถยนต์พลังงานสะอาดนี้แน่นอน จะมีมากแค่ไหนสามารถติดตามทั้งหมดได้ในบทความนี้

รถยนต์พลังงานไฟฟ้าเรื่องเก่าที่เล่าใหม่

รถยนต์พลังงานไฟฟ้านั้นไม่ใช่เพิ่งจะถูกผลิตหรือคิดค้นขึ้นมาในยุคนี้แต่อย่างใด เพราะในอดีตหลายประเทศทั่วโลกได้มีการนำรถยนต์พลังงานไฟฟ้ามาใช้งานจริงกันแล้วหลายครั้ง โดยจุดสูงสุดของรถยนต์พลังงานไฟฟ้าอยู่ในช่วงปลายศตวรรษที่ 19 ต่อเนื่องศตวรรษที่ 20

ซึ่งขณะนั้นพลังงานเชื้อเพลิงแบบอื่นมีราคาที่สูงและมีการปล่อยก๊าซเรือนกระจกเป็นจำนวนมากจึงทำให้รถยนต์พลังงานไฟฟ้ากลายเป็นทางเลือกที่ได้รับความสนใจต่อผู้ใช้งานในหลายประเทศ แต่สุดท้ายด้วยข้อจำกัดของทางด้านเทคโนโลยีทำให้รถยนต์ไฟฟ้าเป็นดาวรุ่งที่พุ่งไม่สุดเมื่อเจอสกัดขาดด้วย **เครื่องยนต์สันดาป** ที่ภายในมีประสิทธิภาพที่สูงกว่า หลังจากนั้นรถยนต์พลังงานไฟฟ้ากลับมามีความสนใจอีกครั้งในช่วงสั้นๆ ระหว่าง ค.ศ. 1970 - 1980 เนื่องจากปัญหาเดิม คือ **การเกิดวิกฤตพลังงาน**

ในช่วงศตวรรษที่ 21 รถยนต์พลังงานไฟฟ้ากลับมามีความสนใจและพัฒนาอย่างจริงจังอีกครั้งเพราะแบตเตอรี่ที่มีคุณภาพมากขึ้น ระบบพลังงานการจัดการที่ดีขึ้นรวมถึงพลังงานเชื้อเพลิงในโลกที่ราคาสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง และการตื่นตัวของประชากรโลกต่อสภาวะโลกร้อนที่เกิดจากการปล่อยก๊าซเรือนกระจกจึงทำให้รถยนต์พลังงานไฟฟ้าเริ่มกลับเข้ามาแย่งกระแสอีกครั้งพร้อมการพัฒนาที่จริงจังเพื่อหวังให้นำมาเป็นพลังงานทางเลือกของทุกคนในอนาคตอันใกล้



โอกาสของรถยนต์พลังงานไฟฟ้ากับประเทศไทย

สำหรับประเทศไทย ณ ตอนนี้อย่าบอกว่ายังคงเป็นเรื่องยากที่รถยนต์พลังงานไฟฟ้าเต็มรูปแบบจะแจ้งเกิดแบบเต็มตัวในบ้านเราด้วยเหตุผลหลายปัจจัย แต่ก็เชื่อว่าไม่สามารถเป็นไปได้เลยเมื่อในตอนนี้ทั้งภาครัฐและภาคเอกชนได้หันมาให้ความสนใจและพัฒนาพร้อมเปิดช่องให้รถยนต์ไฟฟ้ามีโอกาสเกิดในบ้านเรามากขึ้น ไม่ว่าจะเป็นการตั้งโรงงานผลิตแบตเตอรี่และ **สถานีชาร์จรถยนต์ไฟฟ้า** ในอนาคตรวมถึงการผลักดันจากทางรัฐบาลที่สนับสนุนให้คนไทยหันมาใช้รถพลังงานไฟฟ้า

แต่ทั้งนี้ก็ต้องใช้เวลาอีกสักพักใหญ่ที่เราจะได้มีโอกาสได้ลองใช้รถยนต์พลังงานไฟฟ้าในบ้านเราเพราะด้วยข้อจำกัดและการเปลี่ยนแปลงที่ต้องยกเครื่องในหลายๆ อย่าง ไม่ว่าจะเป็น

- การปรับตัวของผู้ใช้งาน
- สถานีชาร์จไฟฟ้า
- ศูนย์ซ่อมบำรุง
- อะไหล่สิ้นเปลือง





• การกำหนดภาษีรถยนต์

ถึงแม้จะต้องใช้เวลาในการปรับตัวพักใหญ่แต่ตัวแทนภาครัฐอย่างการไฟฟ้านครหลวงก็ได้มีการผลิตรถยนต์พลังงานไฟฟ้า MEA-EV ออกมาวิ่งบนท้องถนนเพื่อแสดงออกถึงการสนับสนุนในการใช้พลังงานสะอาด ชนิดนี้โดยการไฟฟ้ายืนยันว่าในอนาคตจะมีการเพิ่มสถานีชาร์จไฟไปยั้งทั่วประเทศเพื่อรองรับต่อการใช้งาน

นอกจากนี้ทางด้าน ปตท. **ป้มน้ำมัน**ยักษ์ใหญ่ก็ได้มีการเข้าร่วมวงด้วยการขยายสถานีชาร์จไฟ 6 แห่งในปัจจุบันและจะเพิ่มขึ้นอีก 20 แห่งในอนาคตเพื่อรองรับการใช้รถยนต์ไฟฟ้าที่จะมีมากขึ้นในอนาคต

จากราคาน้ำมันที่ติดตัวสูงขึ้นเรื่อยๆ ทำให้ทั่วประเทศรวมไปถึงประเทศไทยตื่นตัวและหันมาให้ความสนใจในการใช้รถยนต์พลังงานสะอาดเพื่อลดปัญหามลพิษอย่างรถยนต์ไฟฟ้าทำให้ในอนาคตอีกไม่นานเชื่อได้ว่าวงการรถยนต์ไฟฟ้าจะเป็นที่หน้าจับตาอย่างมาก

ซึ่งต้องมาติดตามกันต่อไปว่าสุดท้ายแล้วรถยนต์พลังงานไฟฟ้าจะสามารถแจ้งเกิดและถูกเลือกให้เป็นยานพาหนะที่คนทั้งโลกเลือกใช้งานเป็นอันดับแรกได้หรือไม่หรือจะถูกพับเก็บลงกล่องเหมือนอย่างหลายครั้งในอดีตที่ผ่านมา

อีกหนึ่งเรื่องที่น่าสนใจคือ เมื่รถยนต์ไฟฟ้านี้พัฒนาจนสามารถขับเคลื่อนท้องถนนได้แล้วนั้น **ประกันภัยรถยนต์** ที่สามารถใช้กับเจ้ารถยนต์ไฟฟ้าได้ จะต้องเปลี่ยนรูปแบบกรรมธรรม์และความคุ้มครองใหม่หรือ สามารถใช้ความคุ้มครองแบบเดียวกับรถยนต์ในปัจจุบันได้ ก็เป็นเรื่องที่เราต้องติดตามกันต่อไป

ที่มา : <https://finance.rabbit.co.th/blog/electric-car>

ภูทับเบิก เพชรบูรณ์

อีกหนึ่งสถานที่ท่องเที่ยวประเทศไทยน่าไปเยือน เพราะมีวิวทะเล ภูเขาที่สวยงามชวนไปสัมผัส



สายลมเย็น ๆ พัดเอื่อย ๆ ชวนให้นึกถึงภาพบรรยากาศทิวเขาสูงชัน ทอดตัวยาวสุดลูกหูลูกตา แหม ๆ ๆ ว่าแล้วเราก็นำพาตัวเองไปสัมผัสความรื่นรมย์ที่ว่ากันดีกว่า และสถานที่ท่องเที่ยวในประเทศไทยที่จะไปท่องเที่ยว ก็คือ “ภูทับเบิก” จังหวัดเพชรบูรณ์ นั่นแน่ ! อยากไปเที่ยวแล้วใช่ไหม ตามเข้ามาเลยคะ...

ภูทับเบิก เป็นยอดเขาที่สูงที่สุดในจังหวัดเพชรบูรณ์ ตั้งอยู่ที่บ้านทับเบิก ตำบลวังบาล ห่างจากอำเภอหล่มเก่า 40 กิโลเมตร ตามเส้นทางจากหล่มเก่าไปภูหินร่องกล้า หรือห่างจากตัวจังหวัดเพชรบูรณ์ประมาณ 90 กิโลเมตร ภูทับเบิก มีความสูงจากระดับน้ำทะเลประมาณ 1,768 เมตร เป็นจุดที่สูงที่สุดของเพชรบูรณ์ มีสภาพภูมิประเทศที่สวยงามด้วยธรรมชาติแบบทะเลภูเขา มีอากาศบริสุทธิ์ สภาพภูมิอากาศเย็นสบายตลอดปี เนื่องจากร่องลมเย็นจากเทือกเขาหิมาลัยและอยู่บนที่สูง จึงสามารถมองเห็นทิวทัศน์ได้กว้างไกล โดยช่วงเช้าจะมองเห็นกลุ่มเมฆ และทะเลหมอกตัดกับยอดเทือกเขาเพชรบูรณ์

นอกจากนี้ **ภูทับเบิก** ยังเป็นสถานที่ที่สำคัญของ**จังหวัดเพชรบูรณ์** คือเป็นจุดรองรับน้ำฟ้ากลางทาว (เมื่อวันที่ 9 กันยายน 2542) เพื่อนำไปรวมเป็นน้ำเพชรน้อมเกล้า ถวายเป็นน้ำพระพุทธมนต์ศักดิ์สิทธิ์ ในพระราชพิธีมหามงคลเฉลิมพระชนมพรรษา 6 รอบในวันที่ 5 ธันวาคม 2542

ปัจจุบัน **ภูทับเบิก** เป็นที่ตั้งของหมู่บ้านชาวไทยภูเขาเผ่าม้ง ซึ่งได้อพยพมาอาศัยอยู่ที่บ้านทับเบิก หมู่ที่ 14 และหมู่ที่ 16 โดยอยู่ในความดูแลของศูนย์พัฒนาปางเคราะห์ ชาวเขาจังหวัดเพชรบูรณ์ ประกอบด้วยอาชีพทำการเกษตรแบบขั้นบันไดตามเชิงเขา ในช่วงปลายฝนต้นหนาว จะพบเห็นไร่กะหล่ำปลีอยู่สองข้างถนนสู่ทับเบิกสวยงาม ในราวเดือนธันวาคม - มกราคม จะมี **ดอกซากุระ** หรือ **นางพญาเสือโคร่ง** สีส้มพูบานสะพรั่งไปทั้งภูเขา

นอกจากนี้ ในยามค่ำคืนยังมองเห็นแสงไฟระยิบระยับจากบ้านเรือนในอำเภอหล่มสัก ที่อยู่เบื้องล่าง เปรียบได้กับ **“ดาวบนดิน”** จากสภาพดังกล่าว ทำให้ภูทับเบิกเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่น่าสนใจ และดึงดูดนักท่องเที่ยวที่นิยมสัมผัสบรรยากาศที่หนาวเย็น วิถีชีวิตชาวเขา และแหล่งธรรมชาติที่บริสุทธิ์ ภายใต้คำกล่าวที่ว่า **“นอนทับเบิก สัมผัสความหนาว ดูดาวบนดิน”** โดยมีสิ่งอำนวยความสะดวก บริเวณหมู่บ้านทับเบิกและจุดชมวิว มีบ้านพัก เต็นท์ และร้านอาหาร เปิดบริการแก่นักท่องเที่ยว





การเดินทางสู่...ภูทับเบิก

จากเพชรบูรณ์ ใช้ทางหลวงหมายเลข 21 ประมาณ 40 กิโลเมตร ถึงสี่แยกหล่มสัก ตรงไปตามทางหลวงหมายเลข 203 อีก 13 กิโลเมตร พบป้ายบอกทางไปอุทยานแห่งชาติภูหินร่องกล้า ตามทางหลวง 2011 และทางหลวงหมายเลข 2331 อีก 40 กิโลเมตร ถึงด่านเก็บค่าธรรมเนียมของอุทยานแห่งชาติภูหินร่องกล้า จากตรงนี้มีทางแยกขวาเข้าหมู่บ้านทับเบิกไปอีก 6 กิโลเมตร เส้นทางจากหล่มเก่ามาภูทับเบิกจะสูงชันและคดเคี้ยวมาก รถบัสไม่สามารถขึ้นได้ ผู้ที่ใช้รถยนต์หรือรถตู้ ควรขับรถด้วยความระมัดระวัง





อีกเส้นทางหนึ่งใช้เส้นทางด้านอำเภอนครไทย จังหวัดพิษณุโลก ผ่านอุทยานแห่งชาติภูหินร่องกล้า เลย์ที่ทำการอุทยานแห่งชาติภูหินร่องกล้า มาประมาณ 24 กิโลเมตร จะถึงภูทับเบิก หากขับรถต่อไปจะมาบรรจบกับเส้นทางที่จะลงไปยังอำเภอหล่มเก่า





สถิติอุบัติเหตุช่วงเทศกาลปีใหม่ 2560 ที่ผ่านมามีตัวเลขอุบัติเหตุทางถนน ล่าสุด ศูนย์ป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. 2560 รายงานว่า ตลอดวัน 7 วันช่วงเทศกาลปีใหม่ มีผู้เสียชีวิต 478 ราย โดยจังหวัดชลบุรี ครองแชมป์มีผู้เสียชีวิตมากที่สุด 33 ราย โดยมาแล้วขยับยังเป็นสาเหตุสำคัญของการเกิดเหตุ

โดยเฉพาะวันสุดท้ายของช่วง 7 วันอันตราย หรือเมื่อวานนี้ มีอุบัติเหตุเกิดขึ้น 340 ครั้ง มีผู้เสียชีวิต 52 ราย บาดเจ็บ 367 คน และเมื่อรวม 7 วันอันตรายของช่วงเทศกาลปีใหม่ ตั้งแต่วันที่ 29 ธันวาคม 2559 - 4 มกราคม 2560 มีอุบัติเหตุเกิดขึ้น 3,919 ครั้ง ผู้เสียชีวิตรวม 478 ราย ผู้บาดเจ็บรวม 4,128 คน โดยจังหวัดชลบุรี มียอดผู้เสียชีวิตสูงสุดคือ 33 ราย ส่วนจังหวัดอุดรธานี และจังหวัดเชียงใหม่ เกิดอุบัติเหตุสะสมสูงสุด 152 ครั้ง และเป็น 2 จังหวัดที่มีผู้บาดเจ็บสูงสุด 164 คน





สาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุสูงสุดคือเมาสุรา รองลงมาคือ ขับรถเร็วเกินกำหนด ส่วนจังหวัดที่ยังไม่มีผู้เสียชีวิตหรือตายเป็นศูนย์ มี 4 จังหวัด ได้แก่ แม่ฮ่องสอน ยะลา ระนอง และสตูล



ขณะที่มาตรการ "ดื่มไม่ขับ จับยึดรถ" ที่ คสช. ดำเนินการนั้น สามารถยึดรถไว้ดำเนินการทั้งหมด 4,354 คัน เป็นรถจักรยานยนต์ 3,118 คัน และรถยนต์ 1,236 คัน ส่งตัวดำเนินคดีแล้ว 66,783 คน

และเมื่อเปรียบเทียบกับสถิติในช่วง 7 วันอันตราย ปี 2559 พบว่า เกิดอุบัติเหตุสะสมรวม 3,379 ครั้ง เสียชีวิตสะสมรวม 380 ราย บาดเจ็บสะสมรวม 3,505 คน จะเห็นได้ว่าสถิติในปี 2560 นั้นมียอดผู้เสียชีวิตสูงกว่า 98 ราย มีผู้บาดเจ็บเพิ่มขึ้น 623 คน และมีอุบัติเหตุเพิ่มสูงขึ้น 540 ครั้ง

ที่มา : <http://krobkruakao.com>



ขับขี่ปลอดภัยช่วงเทศกาลปีใหม่



1.

ศึกษาเส้นทางและขับอย่างมีสติ



2.

เส้นทางแต่ละสายย่อมต่างกัน ทั้งสภาพภูมิประเทศและสภาพแวดล้อม จึงควรศึกษาแผนที่ คู่มือท่องเที่ยว ถามผู้รู้หรือเจ้าหน้าที่ ที่สำคัญที่สุด ต้องสังเกตและปฏิบัติตามป้ายและเครื่องหมายจราจรอย่างเคร่งครัด



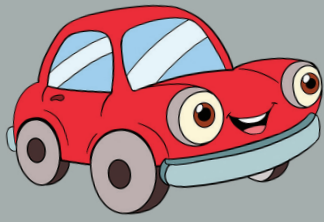
3.

ดื่มไม่ขับ ทั้งคนขับและคนนั่ง

แอลกอฮอล์ส่งผลต่อสมาธิและการตัดสินใจ ดื่มแล้วขับจึงเป็นสาเหตุหลักของอุบัติเหตุ เพราะฉะนั้น ไม่ควรดื่มแอลกอฮอล์ก่อนการขับขี่ทั้งรถและมอเตอร์ไซด์ หากต้องดื่ม เปลี่ยนวิธีเดินทางแทนการขับรถ เช่น ใช้บริการรถโดยสารสาธารณะอื่น ๆ



Don't Drink and Drive



4.

ง่วงไม่ขับ นึกผ่อนให้เพียงพอ

ร่างกายที่ขาดการพักผ่อนส่งผลต่อการตัดสินใจและสมาธิเช่นกัน เมื่อรู้ว่าต้องเดินทางไกล ควรนอนให้ได้อย่างน้อย 7 ชั่วโมง และแวะพักตามจุดพักรถเรื่อย ๆ เพื่อไม่ให้ร่างกายเหนื่อยล้าจากการเดินทางที่ยาวนาน



5.

ขับซื้ออย่างมีน้ำใจแก่เพื่อนร่วมทาง

การขับซื้ออย่างมีน้ำใจช่วยสร้างบรรยากาศการเดินทางที่ดีในช่วงวันหยุดพักผ่อน ลดโอกาสในการเกิดอุบัติเหตุได้ เช่น การให้ทาง การชะลอรถ และการใช้สัญญาณแตรอย่างถูกต้อง

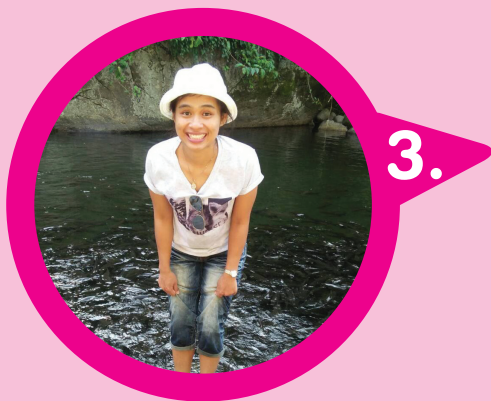
ที่มา : <https://car.kapook.com/view163116.html>

สวัสดีปีใหม่ล่วงหน้าเลยนะครับท่านผู้อ่านวารสาร “นโยบายการขนส่งและจราจร” ทีมงานวารสารฯ ขอให้พี่ ๆ น้อง ๆ ชาว สนง. ทุกคนมีความสุขและสนุกสนานไปกับเทศกาลส่งท้ายปีเก่าต้อนรับปีใหม่ที่กำลังมาถึงนี้ คิดสิ่งใดก็ขอให้สมความปรารถนาทุกประการ อย่าเจ็บ อย่าจน กันทุกคนเลยนะครับ ทางทีมงานวารสารฯ ของ สนง. จะทำหน้าที่ในการนำเสนอข้อมูล ข่าวสาร และเกร็ดความรู้ต่างๆ ที่เป็นประโยชน์ด้านการขนส่งและจราจรแก่ผู้อ่านต่อไป ฉบับนี้เราก็ยังมีข้าราชการบรรจุใหม่มาแนะนำให้ท่านรู้จักกันอีกเช่นเคยนะครับ



นายเอกศักดิ์ เรนชนะ นักวิชาการพัสดุปฏิบัติการ
 สำนักบริหารกลาง กลุ่มบริหารพัสดุ (กพส.)
 สมาชิกใหม่ของ กพส. ชื่อว่าอ้อ เป็นชาวจังหวัดระนอง
 จบการศึกษาระดับปริญญาตรี คณะบริหารธุรกิจ สาขาการตลาด
 จากมหาวิทยาลัยรามคำแหง
 ปฏิบัติหน้าที่ในกลุ่มงานพัสดุ

นายปติภัทร สายทอง นักวิชาการพัสดุปฏิบัติการ
 สำนักบริหารกลาง กลุ่มบริหารพัสดุ (กพส.)
 หมู่คนนี้จาก กพส. ชื่อตัน เป็นชาวจังหวัดนครปฐม
 จบการศึกษาระดับปริญญาตรี คณะบริหารธุรกิจ สาขาวิชาการบัญชี
 จากมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลธัญบุรี
 ปฏิบัติหน้าที่ในกลุ่มงานพัสดุ



นางสาวเววชมพู ภูเขาำธาร เจ้าพนักงานธุรการปฏิบัติงาน
 สำนักบริหารกลาง ฝ่ายบริหารงานทั่วไป (ฝบท.)
 น้องใหม่ ของ ฝบท. คนนี้ชื่อหมี
 เป็นชาวจังหวัดร้อยเอ็ด จบการศึกษาระดับปริญญาตรี สาขาคอมพิวเตอร์ธุรกิจ
 จากมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลธัญบุรี
 ปฏิบัติหน้าที่ในฝ่ายบริหารงานทั่วไป

นายจิตินันต์ วุฒิจารุงค์ นายช่างเขียนแบบปฏิบัติงาน
 กองจัดระบบการจราจรทางบก (กจร.)
 หมู่มาดเข้มของ กจร. คนนี้ชื่ออู๋ เป็นชาวจังหวัดนครปฐม
 จบการศึกษา คณะวิศวกรรมศาสตร์ สาขาวิชาช่างเทคนิคสถาปัตยกรรม
 จากมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลธัญบุรี
 ปฏิบัติหน้าที่ในฝ่ายพัฒนาระบบการจราจร





นางสาวเบญจมาศ นรสิงห์ เจ้าพนักงานธุรการปฏิบัติงาน
สำนักบริหารกลาง ฝ่ายบริหารงานทั่วไป (ฝบท.)
สมาชิกใหม่ของ ฝบท. ชื่อเล่นว่าเล็ก เป็นชาวจังหวัดสมุทรปราการ
จบการศึกษาระดับปริญญาตรี คณะบริหารธุรกิจ
สาขาคอมพิวเตอร์ธุรกิจ จากมหาวิทยาลัยอัสสัมชัญ
ปฏิบัติหน้าที่ในฝ่ายบริหารงานทั่วไป

นางสาวเกล้า เอ็มสวาท เจ้าพนักงานธุรการปฏิบัติงาน
สำนักแผนงาน (สพง.)
น้องใหม่ของ สพง. ชื่อเกล้า เป็นชาวจังหวัดนนทบุรี
จบการศึกษาสาขาคอมพิวเตอร์ธุรกิจ
จากวิทยาลัยเทคโนโลยีวมลบริหารธุรกิจ
ปฏิบัติหน้าที่ในสำนักแผนงาน



นางสาวทัศนีย์ คำชาลี เจ้าพนักงานธุรการปฏิบัติงาน
สำนักแผนงาน (สพง.)
สมาชิกใหม่คนใหม่ของ สพง. ชื่อเล่นว่าออย เป็นชาวจังหวัดศรีสะเกษ
จบการศึกษา คณะบริหารธุรกิจและเทคโนโลยีสารสนเทศ
สาขาคอมพิวเตอร์ธุรกิจ
จากมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลสุวรรณภูมิ นนทบุรี
ปฏิบัติหน้าที่ในสำนักแผนงาน

นางสาวคณิดา เกียรติเลิศเสรี นักวิเคราะห์นโยบายและแผนปฏิบัติการ
สำนักแผนงาน (สพง.)
สาวคนใหม่ของ สพง. ชื่อเล่นว่าแตง เป็นชาวกรุงเทพมหานคร
จบการศึกษาระดับปริญญาตรี คณะวิศวกรรมศาสตร์
สาขาวิศวกรรมอุตสาหการ จากมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขต ศรีราชา
และระดับปริญญาโท คณะสถิติประยุกต์ สาขาการจัดการโลจิสติกส์ จากสถาบันบัณฑิต
พัฒนบริหารศาสตร์ (NIDA) ปฏิบัติหน้าที่ในกลุ่มแผนมหภาค





ธรรมะในอันดั้นปี



อันเป็ญ ษั ปีใหม่ ล้วนแล้วแต่เป็นเรื่องราวสมมติให้เห็นถึงสภาพธรรมที่มีจริงที่เป็นเวลา คือ จิตแต่ละขณะที่เกิดขึ้นและดับไป ปีใหม่ ก็คือ จิต เจตสิกที่เกิดขึ้นใหม่ตลอดเวลา ของแต่ละบุคคล แต่ละขณะ จึงกล่าวได้ว่า แต่ละขณะจิตที่ดับไป ก็เป็นปีเก่า และ ขณะจิตที่เกิดขึ้นใหม่ก็เป็นปีใหม่

เวลาผ่านไป คือ จิตแต่ละขณะเกิดขึ้นและดับไปเหมือนไม้ไผ่ผุพัง ไกล่ความตายจากโลกนี้ไปทุกขณะ สัตว์โลก ก็แสวงหาความสุข แสวงหาความเป็นมงคลกับชีวิตในวันปีใหม่ แท้ที่จริง มงคลของชีวิต ความสวัสดิ คือ กุศลธรรมที่เกิดขึ้นในจิตใจ ขณะใดที่จิตใจเป็นกุศล เป็นไปในทาน ศีล ความเข้าใจพระธรรม เป็นต้น ขณะนั้นเป็นมงคลกับชีวิต เป็นปีใหม่ ขณะใหม่ที่ประเสริฐแล้ว โดยไม่ต้องไปแสวงหามงคลกับชีวิตในวันปีใหม่ที่ไหนเลย

อดีต ปีใหม่ สวัสดิ คือ กุศลธรรม ทุกประการเป็นความสวัสดิ และถึงความสวัสดิสูงสุด เมื่อถึงการสวัสดิ ปราศจากกิเลส ถึงพระนิพพาน ย่อมเป็นความสวัสดิกับชีวิตคือ กับจิตอันสูงสุด เพราะฉะนั้น ถ้าจะหาความสวัสดิในวันปีใหม่ ก็ควรเข้าใจว่า ความสวัสดิ อยู่ที่ใจแต่ละขณะ และความสวัสดิที่ประเสริฐ คือ ความเข้าใจพระธรรม ปัญญาที่เกิดจากการศึกษาพระธรรม สนทนาธรรม ที่เป็นหนทางถูกที่เข้าใจถูกว่าเป็นธรรมไม่ใช่เรา เป็นหนทางที่จะทำให้ถึงความสวัสดิสูงสุด เพราะฉะนั้น ลึนปีเก่า สูปีใหม่ ก็สะสมปัญญา สะสมความสวัสดิต่อไป คือ การฟังพระธรรม ศึกษาพระธรรม เจริญกุศลทุกๆ ประการ ตามเหตุปัจจัยที่เกิดขึ้นเป็นไป





พร ปีใหม่ให้พรกัน พร หมายถึง สิ่งทีประเสริฐ สิ่งที่ดี นั่นคือ ความดี กุศลธรรมเพราะฉะนั้น ใครจะให้พรใคร นอกจากให้พรตัวเอง คือ ทำความดี ทำกุศล ในขณะที่นั้นเป็นการให้พรแล้ว โดยไม่ต้องขอพรจากใคร และไม่มีใครให้พรได้ ถ้าจะขอพร จากคนอื่น ก็คือ ขอโอกาสในการทำความดี นั่นคือ การได้พร และขอพร ที่ถูกต้อง

นับเป็นบุญที่ได้เสสมมาของแต่ละท่าน ที่ได้มีโอกาสพบ เกื้อกูลกัน พบกัน ณ กาลครั้งหนึ่งที่ได้ ศึกษาพระธรรมในหนทางที่ถูก ปีใหม่ ตามสมมติ ครบวาระใกล้อีกครั้ง ก็ให้พร ทำความดี ศึกษาพระธรรมต่อไปในทางที่ถูกต้อง และอนุโมทนาในกุศลจิตของทุกท่าน ที่กระทำความดี อบรมปัญญาาร่วมกัน **สวัสดีปีใหม่ทุกท่าน ครับ**

ขออนุโมทนา

ที่มา : <http://www.dhammadhome.com/webboard/topic/25986>



ปีใหม่... ขับขับปลอดภัยทุกเส้นทาง

ขับช้า
ไม่เกินกฎหมายกำหนด



ช่วยลดอุบัติเหตุ...
ถึงบ้านปลอดภัย



เปิดไฟหน้า

เวลากลางวันช่วยลดอุบัติเหตุ
ได้ **30%**



คาดเข็มขัด

ทุกครั้งขณะขับขี่

ทั้งคนขับและผู้โดยสาร และรถสาธารณะทุกที่นั่ง



จิตสำนึกความปลอดภัย...สร้างได้ด้วยตัวเอง



กระทรวงคมนาคมขอขอบคุณทุกท่านที่



"ขับรถช้า
เปิดไฟหน้า
คาดเข็มขัด"



ขับรถไม่เร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด



เปิดไฟหน้าเวลากลางวัน



คาดเข็มขัดนิรภัย

จิตสำนึกความปลอดภัย...สร้างได้ด้วยตัวเอง

