

ศาสตร์พระราชากับการพัฒนาคมนาคม

นางวิไลรัตน์ ศิริโสภณศิลป์

รองผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร



“ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งในภูมิภาค” 9-11 สิงหาคม 2560 ณ โรงแรมริเวอร์แคว วิลเลจ กาญจนบุรี



"...การคมนาคม เป็นปัจจัยพื้นฐานที่สำคัญยิ่งอย่างหนึ่ง
ในการสร้างสรรค์ความเจริญของประเทศ
และการพัฒนาคุณภาพชีวิตของประชาชน..."

พระราชดำรัสพระราชทานเนื่องในโอกาสวันคล้ายวันสถาปนากระทรวงคมนาคม ครบรอบ ๑๐๐ ปี

๑ เมษายน ๒๕๕๕



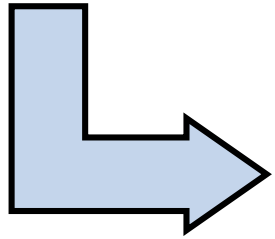
สนข. ขอสืบสานพระราชปณิธานด้านคมนาคม
เพื่อการขนส่งและจราจรที่ยั่งยืน

หลักการพัฒนาตามแนวพระราชดำริ ทรงใช้หลัก “เข้าใจ เข้าถึง พัฒนา” นั่นคือ ก่อนจะทำอะไร ต้องมีความเข้าใจเสียก่อน เมื่อรู้ปัญหาแล้ว เข้าใจแล้ว ก็ต้องเข้าถึง เพื่อให้นำไปสู่การปฏิบัติให้ได้ ถ้าสามารถทำสองประการแรกได้สำเร็จ เรื่อง “การพัฒนา” จะลงเอยได้อย่างดี



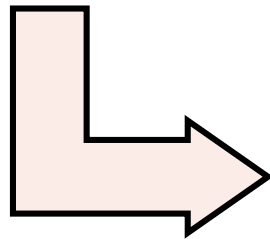
เข้าใจ

- สร้างความมั่นใจในข้อมูลพื้นฐานด้วยการค้นหารากฐานของปัญหา
- รู้เขา รู้เรา เข้าใจบริบท



เข้าถึง

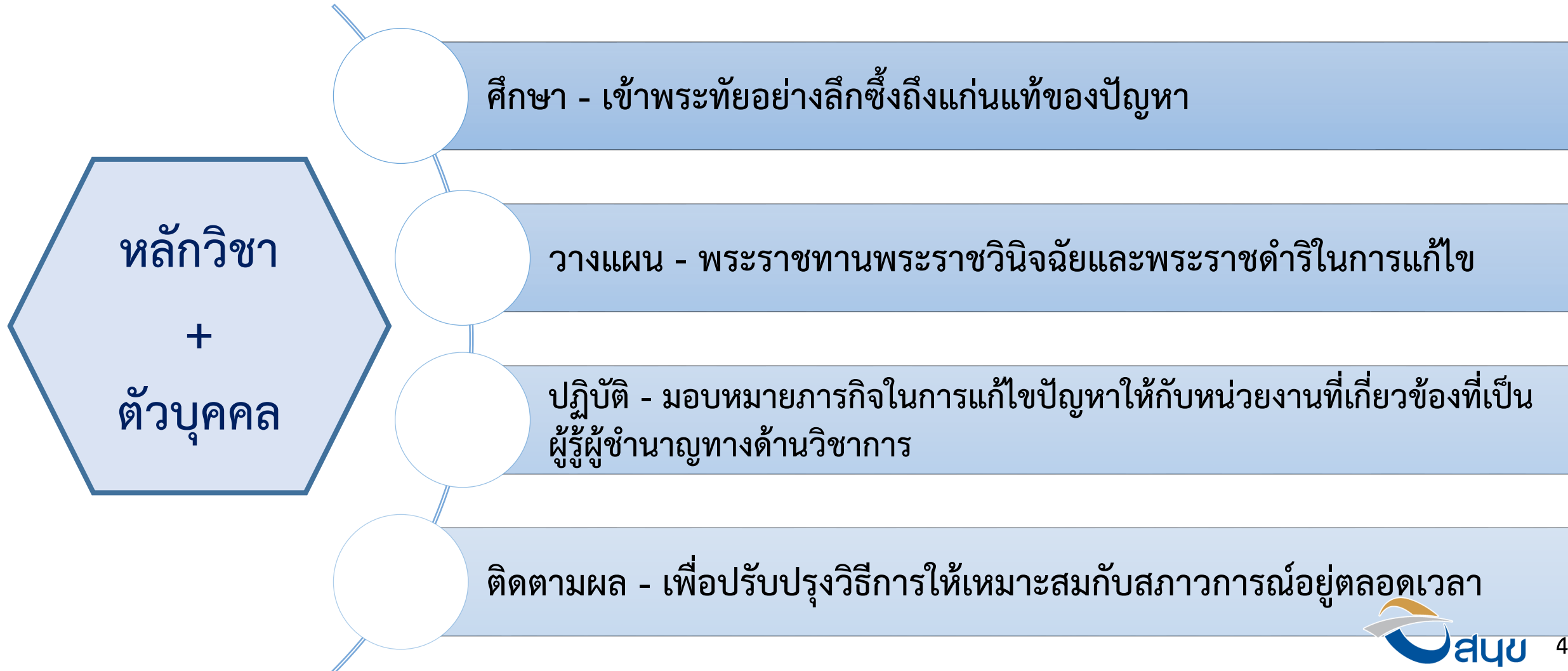
- การสื่อสารและการสร้างความมีส่วนร่วมเพื่อความเข้าใจในการแก้ปัญหา
- ศึกษาวิธีการแก้ปัญหา ตัดสินใจทางเลือก



พัฒนา

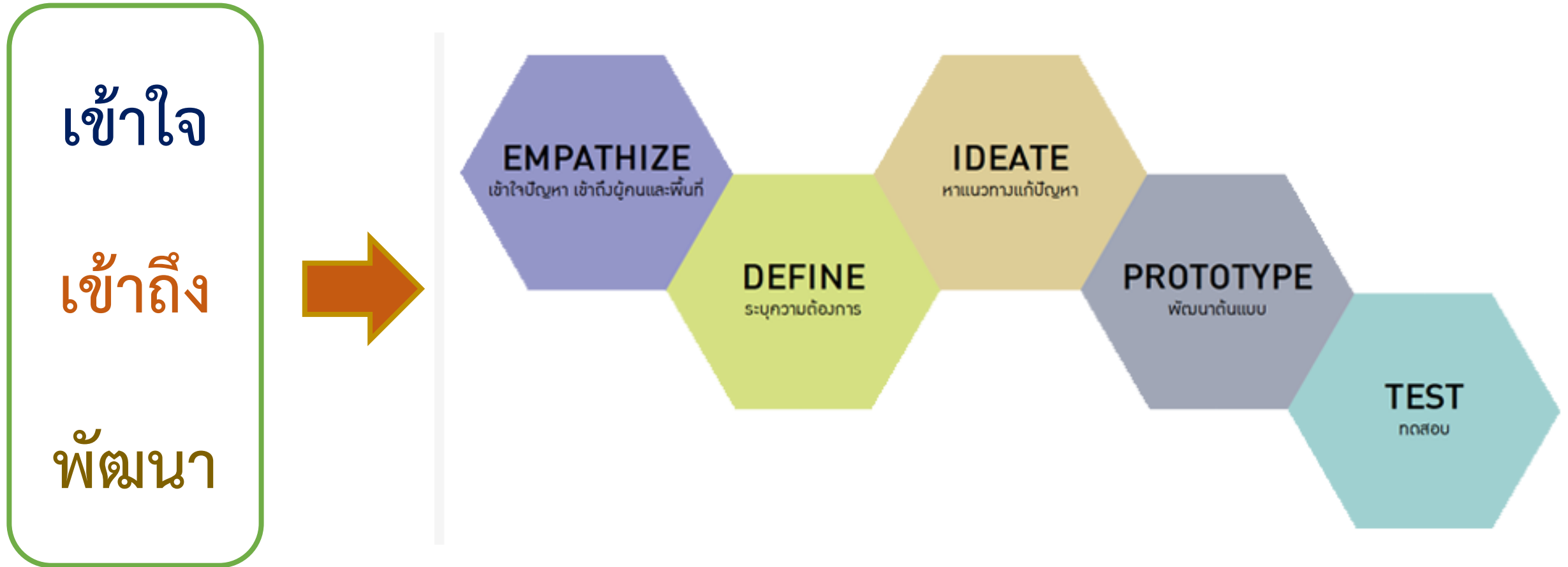
- กระบวนการพัฒนาเพื่อแก้ปัญหาสู่ความยั่งยืนจนเกิดเป็นนวัตกรรมการเรียนรู้
- สร้างการเรียนรู้เพื่อพัฒนาศักยภาพ และติดตามสนับสนุน

หลักการทรงงานของพระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช นับเป็นกระบวนการทำงานแบบบูรณาการและกระบวนการคิดบนรากฐานของ “การเข้าใจมนุษย์” ในการสร้างสรรค์นวัตกรรมจากความเข้าใจ ศึกษาผู้คนด้วยการสังเกต (Design Thinking)



ถอดวิธีคิดเชิงออกแบบของพระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช

ประยุกต์จากโมเดลวิธีคิดเชิงออกแบบ (Design Thinking) เผยแพร่โดย d.school, มหาวิทยาลัยสแตนฟอร์ด



“เข้าใจ เข้าถึง พัฒนา” จึงเป็นพระราชดำริที่พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวภูมิพลอดุลยเดชให้ไว้เพื่อทำงานให้สังคมที่จะรวมพลังเป็นหนึ่งระหว่าง ปัญญา (สมอง) จิตวิญญาณ (หัวใจ) และ ทักษะการบริหาร จัดการ เพื่อบรรลุความเจริญที่ยั่งยืน

รู้ชัดปัญหา

รู้ข้อมูลพื้นฐาน สาเหตุและสภาพของปัญหา ความต้องการของพื้นที่

ศึกษาบริบท

ศึกษา รวบรวม วิเคราะห์ข้อมูลต่างๆ อันจะนำไปสู่รากฐานของปัญหาที่แท้จริง

กำหนดเป้าหมาย

กำหนดเป้าหมาย เลือกประเด็น/แนวทางในการพัฒนาด้วยการมีส่วนร่วม

วางแผน ออกแบบ

วางแผน ออกแบบ กระบวนการพัฒนาด้วยการมีส่วนร่วม และสื่อสารเพื่อให้ความเข้าใจตรงกัน

ลงมือทำ

นำการวางแผนลงสู่การปฏิบัติเพื่อแก้ไขและพัฒนาให้เกิดประสิทธิภาพอย่างเต็มศักยภาพด้วยกระบวนการมีส่วนร่วม

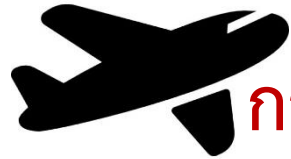
นำเสนอผล

คอยให้คำแนะนำ สนับสนุน ติดตาม และประเมินผล เพื่อให้เกิดการแลกเปลี่ยนเรียนรู้นำไปสู่การปรับปรุงให้ดีขึ้น

คลี่คลายพัฒนาให้ยั่งยืน

สร้างกำลังใจ และปลูกจิตสำนึกในการพัฒนาไปสู่ความยั่งยืน

ตลอดระยะเวลา อันยาวนานที่ทรงอุทิศเวลาในการเสด็จฯ ทรงเยี่ยมราษฎรทุกพื้นที่ในประเทศไทย กระทรวงคมนาคมจึงเป็นกระทรวงหลักที่มีหน้าที่รับผิดชอบต่อการพัฒนาด้านการคมนาคมเพื่อสนองพระราชดำริที่เกี่ยวข้องในทุกโครงการที่จะยังความผาสุกมาสู่พสกนิกรของพระองค์



การขนส่งทางอากาศ

การขนส่งทางบก



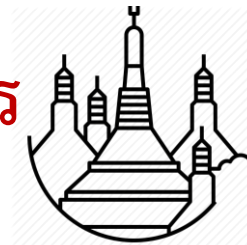
การขนส่งทางราง



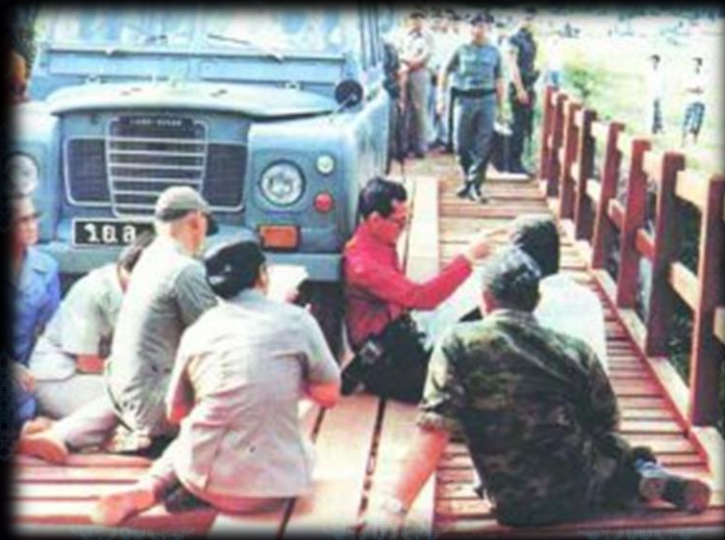
การขนส่งทางน้ำ



กรุงเทพมหานคร



การขนส่งทางบก



“...อันนี้ไม่ใช่เรื่องของนิติศาสตร์ ไม่ใช่เรื่องของรัฐศาสตร์ หรือของตำรวจ หรือของศาล เป็นเรื่องของวิศวกรรม. ก็จะต้องทำวิศวกรรมให้ดีขึ้น คือหมายความว่าทำถนนให้ดีขึ้น... ฉะนั้นจะต้องมีผังเมืองให้ดีขึ้น หรือมีการสร้างถนนที่เหมาะสมขึ้น ให้เหมาะกับการจราจร...”

พระราชดำรัสของพระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช ในโอกาสที่คณะบดีคณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย นำคณะผู้ร่วมจัดการแข่งขันเดิน-วิ่ง เข้าเฝ้าฯ ทูลเกล้าฯ ถวายเงินรายได้จากการจัดงาน เพื่อสมทบทุนโครงการแก้ปัญหการจราจรตามพระราชดำริ ณ พระตำหนักจิตรลดารโหฐาน วันอังคารที่ ๒๒ มีนาคม ๒๕๓๗

การขนส่งทางบก ส่วนใหญ่เป็นเรือของถนนหนทาง เพื่อการสัญจรไปมาได้อย่างสะดวกและทั่วถึง ซึ่งถนนเป็นปัจจัยพื้นฐานสำคัญที่จำเป็นต้องพัฒนาควบคู่ไปกับการพัฒนาโครงการอื่น เพราะเป็นประตูนำความเจริญเข้าสู่พื้นที่

ถนนเข้าไปยังบ้านห้วยมงคล ตำบลหินเหล็กไฟ
อำเภอหัวหิน จังหวัดประจวบคีรีขันธ์



ทางหลวง
หมายเลข 1229



ถนนมิตรภาพ



สะพานมิตรภาพไทย-ลาว เป็นส่วนหนึ่งของการพัฒนาการขนส่งทางบกระหว่างประเทศ ไทยกับลาวจะใช้เวลาไปมาหาสู่กันด้วยการใช้เรือเป็นพาหนะ แต่เมื่อสร้างสะพานจึงเปลี่ยนมาใช้ยานพาหนะในการสัญจร

1. สะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 1

เชื่อมต่อ **อำเภอเมือง จังหวัดหนองคาย** เข้ากับ
กรุงเวียงจันทน์ สปป. ลาว



2. สะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 2

สะพานที่เชื่อมต่อ **อำเภอเมือง**
มุกดาหาร จังหวัดมุกดาหาร เข้ากับ
แขวงสะหวันนะเขต สปป. ลาว



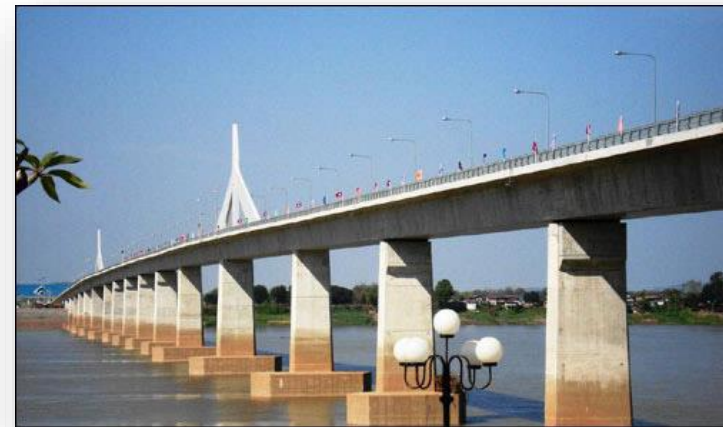
3. สะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 3

สะพานที่เชื่อมต่อ **อำเภอเมือง**
นครพนม จังหวัดนครพนม เข้ากับ
เมืองท่าแขก แขวงคำม่วน สปป. ลาว



4. สะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 4

สะพานที่เชื่อมต่อ **บ้านดอนมหาวัน อำเภอ**
เชียงของ จังหวัดเชียงราย เข้ากับ **บ้านดอน**
เมืองห้วยทราย แขวงบ่อแก้ว สปป. ลาว



การขนส่งทางน้ำ



“...ปัญหาต่างๆ เกี่ยวกับสถานะแวดล้อมอันเนื่องมาจากมลพิษ หรือความเสื่อมโทรมของทรัพยากรธรรมชาติ ไม่ว่าจะเกิดขึ้นในที่หนึ่งที่ได้ก็ตาม ย่อมส่งผลกระทบต่อเนื่องไปจนถึงที่อื่นๆ ด้วยเหตุนี้ทุกคนทุกประเทศในโลกจึงย่อมมีส่วนร่วมรับผิดชอบอยู่ด้วยกัน

ทั้งในการแก้ไขปัญหา ลดปัญหา และปรับปรุงสร้างเสริม

เรือขจัดคราบน้ำมัน “เด่นสุทธิ” ที่รัฐบาลเดนมาร์กมอบให้แก่รัฐบาลและประชาชนชาวไทยนี้ ถือได้ว่าเป็นนิมิตหมายอันประเสริฐอย่างหนึ่ง que แสดงให้เห็นถึงความรับผิดชอบร่วมกันของนานาประเทศ...”

พระตำหนักจิตรลดารโหฐาน

วันที่ ๒๐ พฤศจิกายน ๒๕๓๙

พระราชดำรัสพระราชทานแก่กรมเจ้าท่า

เนื่องในพระราชวโรกาสเสด็จฯ ในพิธีน้อมเกล้าฯ ถวายเรือขจัดน้ำมัน “เด่นสุทธิ”

ปัจจุบัน การสัญจรทางน้ำเป็นเพียงการสัญจรไปมาระหว่างหมู่บ้าน การใช้น้ำเพื่อการเกษตร และการสัญจรเพื่อการค้าขายระหว่างประเทศซึ่งยังคงความสำคัญ เนื่องจากเป็นเส้นทางในการพัฒนาเศรษฐกิจการค้าของประเทศ

โครงการอันเนื่องมาจากพระราชดำริทรงเน้นที่การพัฒนาแหล่งน้ำ การกักเก็บน้ำ การขุดคลองระบายน้ำ การบำบัด



น้ำเสียด้วยวิธีต่างๆ การรักษาสภาพลำน้ำให้สมบูรณ์ เพื่อให้สามารถเพาะปลูกเลี้ยงสัตว์และใช้เป็นเส้นทางสัญจรได้ตลอดปี



"เด่นสุทธิ-ชลธารานุรักษ์" เป็นเรือขจัดคราบน้ำมันพระราชทานเพื่อใช้ป้องกันและขจัดมลพิษทางน้ำใน 3 พื้นที่ คือ ฝั่ง
อ่าวไทยตอนบน ฝั่งทะเลอันดามัน จ.ระนอง-จ.สตูล และ จ.ประจวบคีรีขันธ์-จ.นราธิวาส

"เรือเด่นสุทธิ" เป็นเรืออเนกประสงค์ขึ้นประจำการครั้งแรกในปี 2540
ใช้ขจัดคราบน้ำมัน ค้นหา ช่วยชีวิต และดับเพลิง ทางรัฐบาลเดนมาร์ก
น้อมเกล้าฯ ถวายพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวฯ เนื่องในวโรกาสทรง
ครองสิริราชสมบัติครบ 50 พรรษา ในปี 2539 และพระราชทานให้
กรมเจ้าท่าในวันที่ 25 ก.พ. 2540 เพื่อใช้ในการภารกิจ



"เรือชลธารานุรักษ์" ทำหน้าที่ดูแลรักษาสิ่งแวดล้อมทางทะเลลำที่ 2
มีการก่อสร้างด้วยงบประมาณแผ่นดิน

การขนส่งทางราง



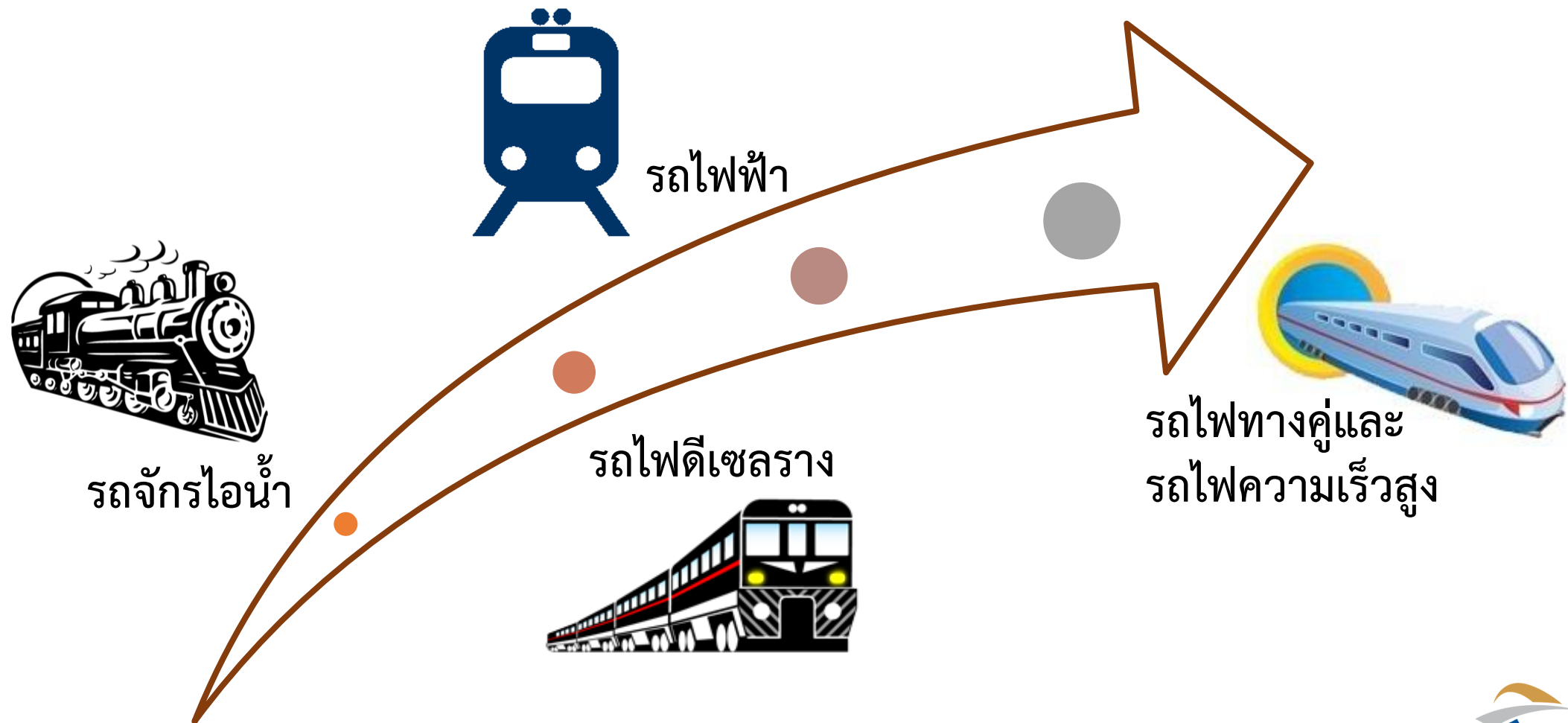
“...ที่จริงรถไฟนี้ จะได้ประโยชน์มาก เพราะว่าดีกว่าการคมนาคมทางถนน ทางถนนมันแพงมาก ความจริงก็ทางรถไฟจะถูกลงไปมาก ก็หมายความว่าดี สำหรับการเศรษฐกิจไทยถ้าทำได้สำเร็จโดยเร็ว...”

พระราชดำรัสของพระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช

พระราชทานถึงการรถไฟแห่งประเทศไทย

เมื่อวันที่ ๒๗ มิถุนายน ๒๕๕๔

การขนส่งทางราง พสกนิกรชาวไทยมักจะได้เห็นภาพพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวฯ และสมเด็จพระนางเจ้าสิริกิติ์ พระบรมราชินีนาถ เสด็จฯ โดยขบวนรถไฟพระที่นั่งเพื่อทรงปฏิบัติพระราชภารกิจอยู่เสมอ จึงทำให้การพัฒนารailway มีมาอย่างต่อเนื่องและสม่ำเสมอมาสู่ปัจจุบันและต่อไปในอนาคต



ความห่วงใย ต่อพสกนิกรของพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวฯ มิได้จำกัดอยู่เฉพาะแต่ประชาชนในชนบทที่ห่างไกล แม้ประชาชนในเขตเมืองใหญ่ พระองค์ได้ทรงวางแผนพระราชดำริพระราชทานไว้ว่าเมืองใหญ่ทุกแห่งต้องมี “ปอด”

การรถไฟฟ้า และกรุงเทพมหานคร ได้ร่วมกันดำเนินการก่อสร้างสวนสาธารณะขึ้น
บริเวณย่านพหลโยธินตามพระราชดำริ โดยได้รับพระราชทานชื่อว่า

“สวนจตุจักร”

ซึ่งเป็นสวนที่เชื่อมต่อกับระบบรถไฟฟ้าทั้งบนดินและใต้ดิน และระบบขนส่งสาธารณะ



โครงการก่อสร้างทางรถไฟทดแทนช่วงที่ถูกน้ำท่วมตามโครงการพัฒนาลุ่มน้ำป่าสัก อันเนื่องมาจากพระราชดำริ การสร้างเขื่อนกั้นกักน้ำที่ ต.หนองบัว อ.พัฒนานิคม จ.ลพบุรี มีผลกระทบกับการคมนาคมตามเส้นทางเดิม ทำให้ทางรถไฟถูกน้ำท่วมเมื่อเขื่อนเกิดการกักเก็บน้ำ จึงได้มีพระราชดำริแก้ไขปัญหาโดยการสร้างทางรถไฟทดแทน



การก่อสร้างทางรถไฟทดแทนช่วงที่ถูกน้ำท่วมตามโครงการพัฒนาลุ่มน้ำป่าสัก
อันเนื่องมาจากพระราชดำริ เป็นการแก้ไขปัญหาทางรถไฟที่ถูกน้ำท่วมเมื่อเขื่อนทำการกักเก็บน้ำ
ซึ่งปัจจุบันได้กลายเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญแห่งหนึ่งของประเทศไทย

การขนส่งทางอากาศ



“...เรื่องฝนเทียมนี้เริ่มตั้งแต่ พ.ศ. ๒๔๙๘ แต่ยังไม่ได้ทำอะไรมากมาย เพราะว่าไปภาคอีสานตอนนั้นหน้าแล้ง
เดือนพฤศจิกายน ที่ไปมีเมฆมาก อีสานก็แล้ง ก็เลยมีความคิด ๒ อย่าง ต้องทำ check dam...
ตอนนั้นเกิดความคิดจากนครพนม ผ่านสกลนครข้ามไปกาฬสินธุ์ ลงไปสหัสขันธ์ที่เดียวนี้เป็น
อำเภอสมเด็จ...ไปจอดที่นั่น ไปเยี่ยมราษฎรมันแล้ง มีฝุน...”

พระตำหนักจิตรลดารโหฐาน

วันที่ ๑๗ มีนาคม ๒๕๒๙

พระราชดำรัสพระราชทานแก่ข้าราชการสำนักงานคณะกรรมการพิเศษเพื่อประสานงานโครงการอันเนื่องมาจากพระราชดำริ

ฝนหลวง เป็นพระราชกรณียกิจที่จำเป็นต้องได้รับการสนับสนุนจากการขนส่งทางอากาศ หน่วยงานที่เกี่ยวข้องอันประกอบไปด้วยหน่วยงานราชการ และรัฐวิสาหกิจที่เกี่ยวข้อง เพื่อแก้ปัญหาวิกฤติความแห้งแล้งของราษฎรในถิ่นทุรกันดาร

โครงการพระราชดำริฝนหลวง เกิดขึ้นจากพระราชดำริ
ส่วนพระองค์ ที่ได้ทรงรับทราบถึงความเดือดร้อน
ทุกข์ยากของราษฎร และเกษตรกรที่ขาดแคลนน้ำอุปโภค
บริโภค และการเกษตร เมื่อเสด็จพระราชดำเนินกลับถึง
กรุงเทพมหานคร ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ
ให้หม่อมราชวงศ์เทพฤทธิ์ เทวกุล วิศวกรและนักประดิษฐ์
ควายเหล็กที่มีชื่อเสียงเข้าเฝ้าฯ แล้วพระราชทาน
แนวความคิดนั้นแก่หม่อมราชวงศ์เทพฤทธิ์ เทวกุล



พระมหากรุณาธิคุณ ต่อกิจการคมนาคมขนส่งทางอากาศของไทยมีมากล้น ส่งผลให้การคมนาคมขนส่งทางอากาศมีความก้าวหน้า ใช้เทคโนโลยีที่ทันสมัยทัดเทียมอารยประเทศ และก้าวสู่การเป็นศูนย์กลางการขนส่งทางอากาศในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้



พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวภูมิพลอดุลยเดช

ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ พระราชทานชื่อ **“ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ”**

ซึ่งมีความหมายว่า **“แผ่นดินทอง”** ซึ่งในปัจจุบันท่าอากาศยานสุวรรณภูมิถือเป็นศูนย์กลางการบินของภูมิภาคอาเซียน

กรุงเทพมหานคร



“... แซยิด ๘๔ จะมีเมือง เรียกว่าเมืองสวรรค์ เมืองที่ดี มีไหม มีทางไหม เขาบอกว่ามีทาง ก็เลยขอให้
ไว้ใจว่าเราคิด คิดอยู่ จะสร้างเมืองสวรรค์ จะทำให้กรุงเทพมหานครนี้เป็นกรุงเทพฯ เมืองสวรรค์ แล้วก็
เมืองใหม่นั้นก็จะเป็นเมืองสวรรค์เหมือนกัน ไม่ได้เป็นการย้ายกรุงเทพฯ ไปที่อื่นไกล
แต่ว่าเป็นการปรับปรุงให้ดีขึ้น...”

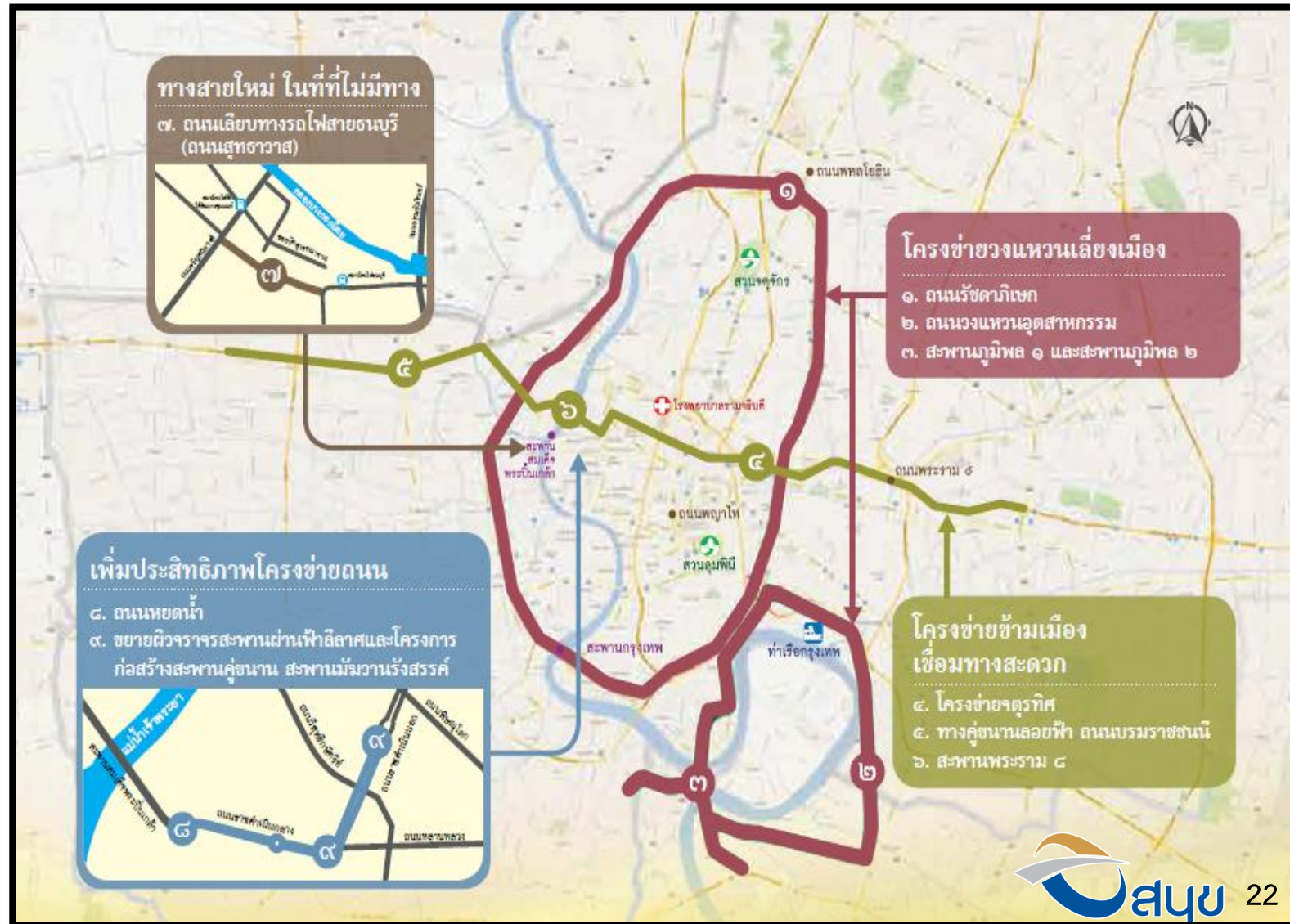
พระราชดำรัสของพระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช

เมื่อวันที่ ๒๒ มิถุนายน ๒๕๓๗

พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวภูมิพลอดุลยเดช ทรงแก้ไขปัญหาย่างเป็นระบบบนพื้นฐานของความเป็นจริง ด้วยวิธีที่ปฏิบัติได้จริง และเหมาะสมกับสภาพแวดล้อม สภาพชีวิต และแนวคิดแบบไทยๆ

ปัญหาการจราจร

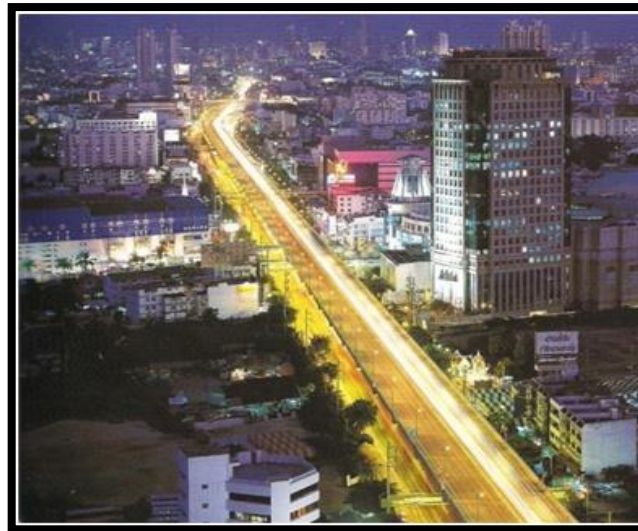
- พื้นที่ถนนกับปริมาณรถไม่สมดุลกัน
- ไม่มีการวางระบบหรือโครงข่ายให้มีประสิทธิภาพเต็มที่
- ไม่มีการวางแผนการใช้ที่ดินในบริเวณที่ถนนจะตัดผ่าน



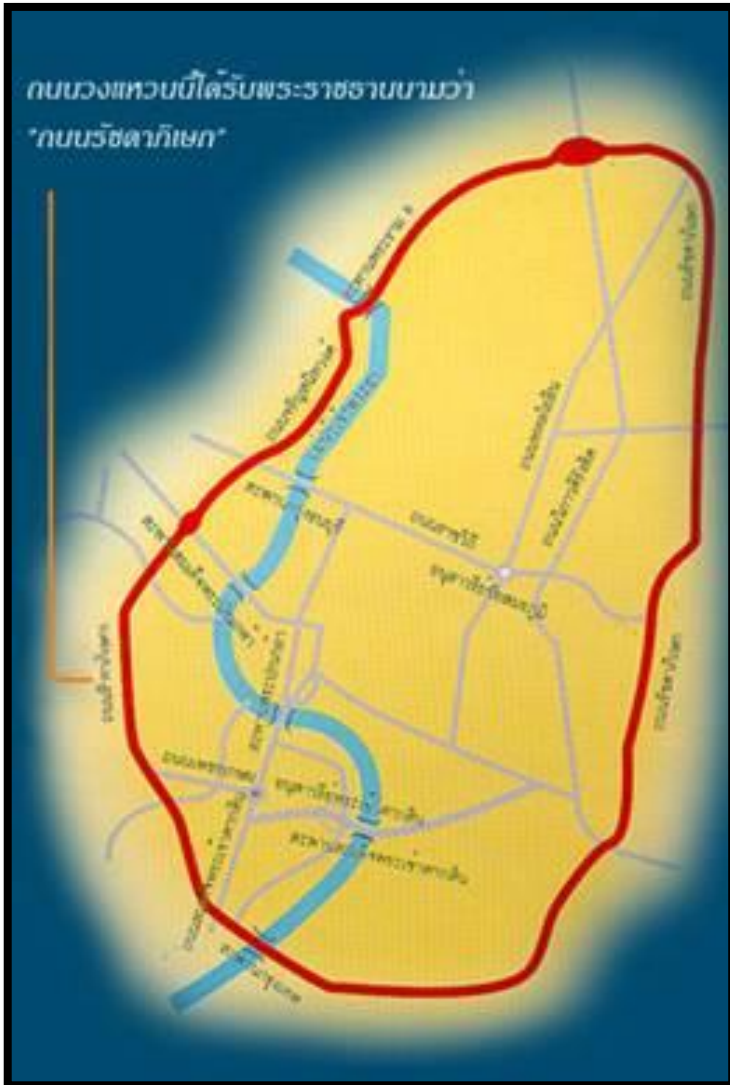
ด้วยพระอัจฉริยภาพของพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวภูมิพลอดุลยเดช ทรงเห็นว่าปัญหาการจราจรมิใช่ปัญหาของคนเมืองหลวงเท่านั้น หากแต่พระวินิจฉัยว่า ต้องเป็นปัญหาระดับชาติที่ทุกฝ่ายจะต้องร่วมมือแก้ไขอย่างเร่งด่วน

พระราชดำริในการแก้ปัญหาจราจร

1. แบ่งถนนในความรับผิดชอบของกรุงเทพมหานคร ทางหลวง ให้ชัดเจน
2. ทะลุถนนให้เชื่อมถึงกัน
3. ตัดถนนเพิ่มผิวจราจร เพื่อระบายรถบรรทุกจากคลองเตย
4. สร้างถนนปิดล้อมคลองประปา
5. สร้างถนนยกระดับบูรณอมรินทร์ – แยกวิสุทธิกษัตริย์ เพื่อแก้ปัญหาคอขวด
6. แก้วิกฤติแยกลำสาลี
7. สร้างถนนคู่ขนานพระราม 9 เพื่อลดภาระการจราจร
8. ทรงชี้แนะที่ลุ่ม ที่ดอน ที่น้ำขังและการระบายน้ำ



“ถนนรัชดาภิเษก” เป็นโครงการพระราชดำริด้านการจราจรโครงการแรกในกรุงเทพมหานคร มีความยาวทั้งสิ้น 45 กิโลเมตร และเป็นของขวัญล้ำค่าที่สุดชิ้นหนึ่งที่ได้รับพระราชทานจากพระองค์ท่าน



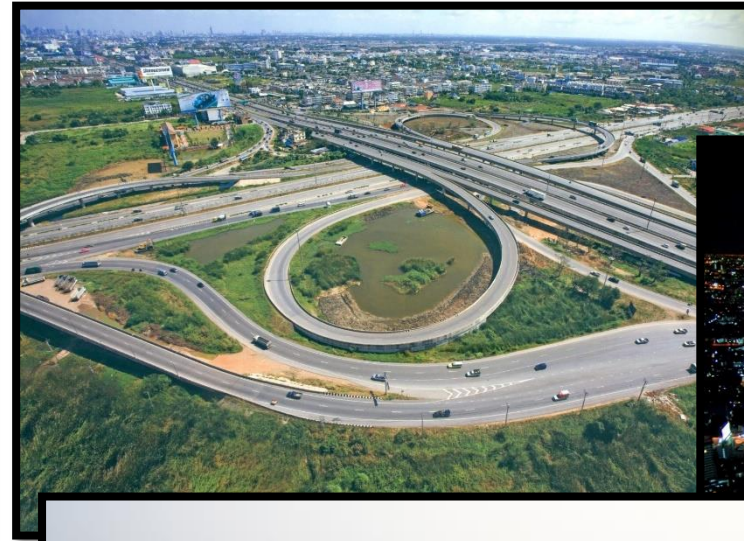
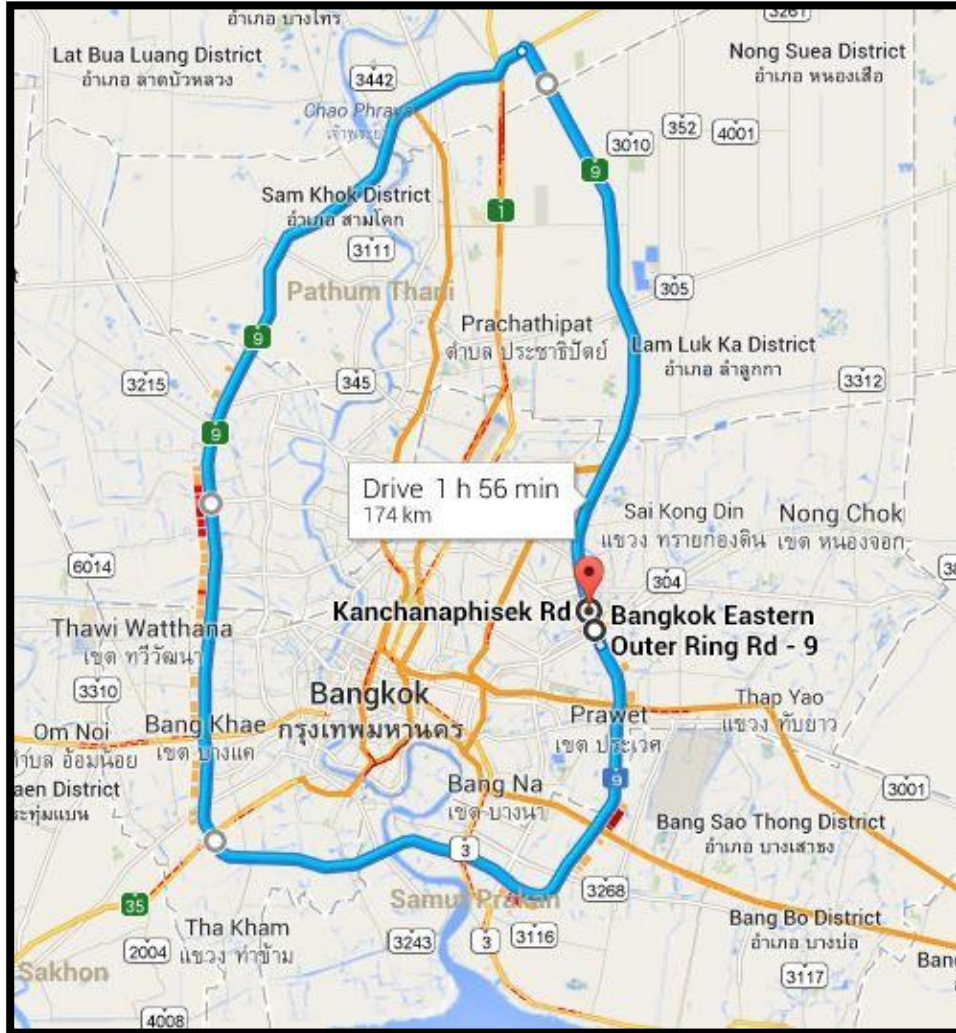
“...ขอเถิด อนุสาวรีย์อย่าเพิ่งสร้าง สร้างถนนดีกว่า.
สร้างถนน เรียกว่าวงแหวน เพราะมันเป็นความฝัน เป็นความ
ฝันมาตั้งนานแล้ว เกือบ ๔๐ ปี อยากสร้างถนนวงแหวน...”

พระราชดำรัสของพระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช
เนื่องในโอกาสวันเฉลิมพระชนมพรรษา
ณ ศาลาดุสิดาลัย สวนจิตรลดาพระราชวังดุสิต
วันที่ ๔ ธันวาคม ๒๕๓๖

“ถนนรัชดาภิเษก” เป็นถนนวงแหวนสายแรกที่สร้างขึ้น ประกอบด้วยถนนเดิมที่มีอยู่หลาย
สาย (ระยะทาง 18 กิโลเมตร) และถนนที่สร้างขึ้นใหม่ (ระยะทาง 27 กิโลเมตร) จึงกลายเป็น
เส้นทางที่สามารถเดินทางเป็น
วงรอบกรุงเทพฯ



ถนนกาญจนาภิเษกและถนนวงแหวนอุตสาหกรรม เป็นอีกหนึ่งในโครงการพระราชดำริที่แก้ไขปัญหาการจราจร และระบบโลจิสติกส์ มีลักษณะเป็นโครงข่ายซ้อนกันคล้ายใยแมงมุม



ถนนกาญจนาภิเษก



ถนนวงแหวนอุตสาหกรรม

โครงข่ายจตุรทิศ เป็นโครงการพระราชดำริให้ก่อสร้างแนวเส้นทางเชื่อมการเดินทางระหว่างทั้งสองฝั่งเมือง ระหว่างฝั่งตะวันออกและฝั่งตะวันตก เพื่อไม่ต้องใช้เส้นทางอ้อมและวกวนในเมืองในการเดินทาง

โครงข่ายจตุรทิศถือเป็นโครงข่ายที่สำคัญ มีการก่อสร้างถนนและสะพานเชื่อมโครงข่ายเข้าด้วยกัน เพื่ออำนวยความสะดวกรวดเร็วในการเดินทาง บรรเทาปัญหาการจราจรติดขัด รวมไปถึงถนนเชื่อมต่อสายอื่น ได้แก่ ถนนราชดำเนินนอก ถนนศรีอยุธยา ถนนสวรรคโลก ถนนอโศก-ดินแดง ถนนสุขุมวิท ถนนเพชรบุรี และถนนพระราม 9



พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวภูมิพลอดุลยเดช ยังทรงมีพระอัจฉริยภาพในการแก้ปัญหาโดยใช้จิตวิทยาด้วย โดยการปลุกฝังวินัยทางอ้อม โดยเข้าถึง “จิตใจ” ของคน ด้วยการจัดตั้ง “ตำรวจจราจรโครงการพระราชดำริ”

“ตำรวจจราจรโครงการพระราชดำริ”

แนวทางการปฏิบัติในโครงการนี้ 5 ประการ คือ

1. แสวงหา**แนวทาง**ให้ผู้ขับขี่ใช้ถนน เคารพกฎจราจร และมีมารยาท
2. ใช้รถจักรยานยนต์ เป็นหน่วยเคลื่อนที่เร็วแก้ปัญหาจุดที่รถติด เสมือน **"รถนำขบวน"**
3. ใช้รถจักรยานยนต์ดูแลการจราจรบนถนน ให้รถเคลื่อนตัวไปได้เรื่อยๆ ตามความเหมาะสม
4. ถนนที่เป็น **"คอขวด"** ให้รถจักรยานยนต์เข้าไปแก้ไข ให้เคลื่อนตัวได้เรื่อยๆ เสมือนหน้าออกจากขวด
5. ให้ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนให้**ความร่วมมือ**ในการแก้ไข ปัญหาการจราจร



สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.)



“...คนที่จะใช้วิชาได้ดีนั้น ประการแรกจะต้องรู้จักวิชาเป็นอย่างดี คือ รู้อย่างแจ่มแจ้ง ชำนิชำนาญ และทั่วถึง
ตลอดทั้งในหลักใหญ่ ทั้งในรายละเอียด ประการที่สอง จะต้องรู้จักพิจารณาเลือกทำงานที่สร้างสรรค์
ประการที่สาม ไม่ว่าจะทำงานฝ่ายใดสาขาใด จะต้องเรียนรู้ลักษณะงานให้ทราบอย่างถ่องแท้
ประการที่สี่ จะต้องมีความตั้งใจที่แน่วแน่ และมีความอดุสาหะ พรักพร้อมอยู่เสมอ
ที่จะปฏิบัติงานนั้นให้จนสำเร็จประโยชน์ตามที่มุ่งหมาย...”

พระราชดำรัสของพระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช

เมื่อวันที่ ๗ สิงหาคม ๒๕๒๗

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) เป็นองค์กรเสนอแนะนโยบายและจัดทำแผนหลัก แผนแม่บท และยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบการขนส่งและจราจร ความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อมในระบบการขนส่งของประเทศ

พันธกิจ สนข.

 เสนอแนะนโยบาย มาตรการ มาตรฐาน และจัดทำแผนพัฒนาระบบการขนส่งและจราจร

 ศึกษาวิจัย และพัฒนาเทคโนโลยีนวัตกรรม ด้านการขนส่งและจราจร

 ส่งเสริมความปลอดภัย และสิ่งแวดล้อมในระบบการขนส่งและจราจร

 จัดทำ พัฒนา และเผยแพร่ข้อมูลสารสนเทศ การจัดการองค์ความรู้ด้านการขนส่งและจราจร

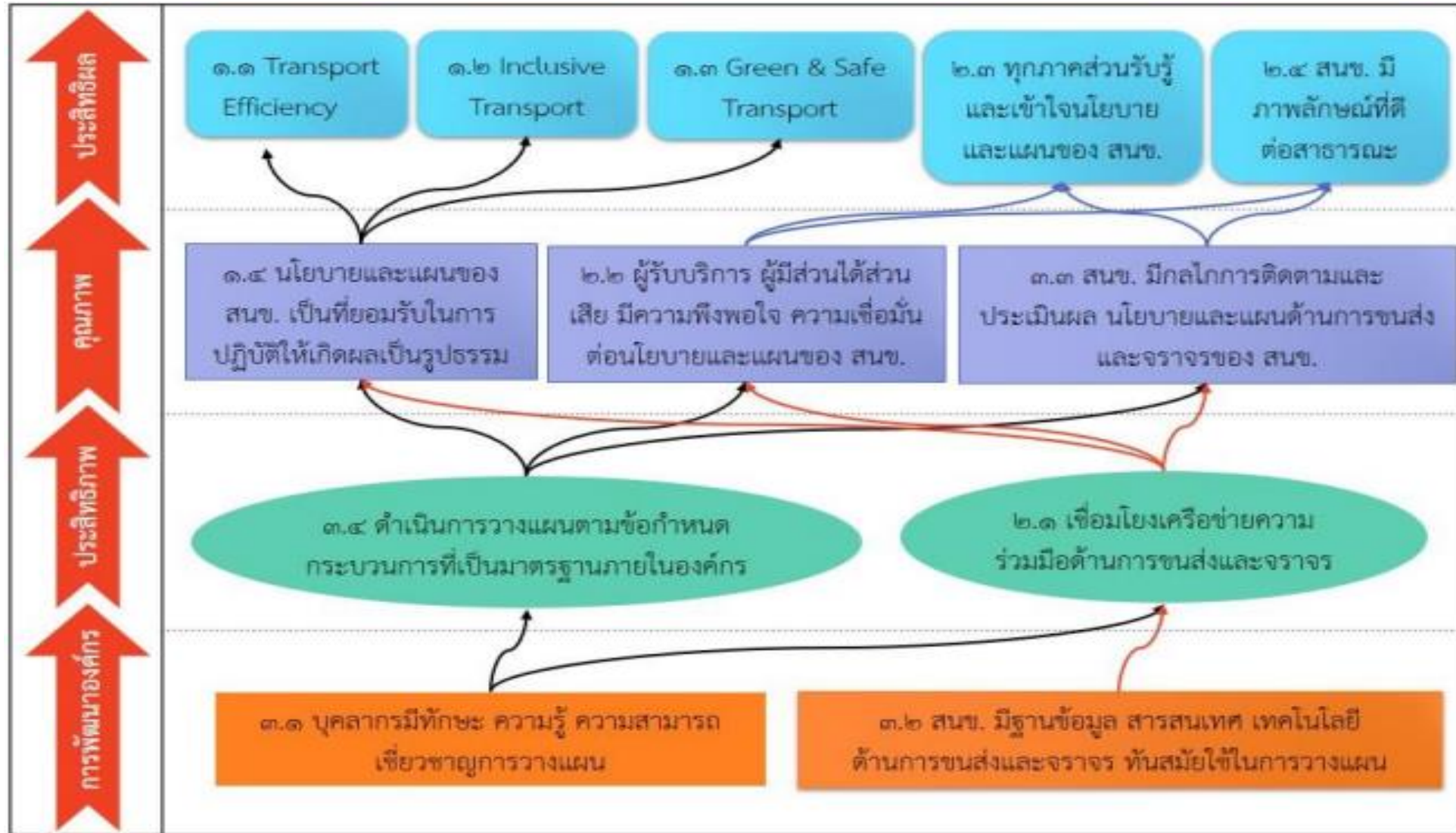
 จีบเคลื่อนนโยบาย มาตรการ มาตรฐาน และแผนเพื่อให้เกิดผลในการปฏิบัติ

 พัฒนาการบริหารจัดการ องค์กรและทรัพยากรบุคคล

สู่การพัฒนา ระบบขนส่งและจราจร ของประเทศ



สนช. ได้จัดทำแผนยุทธศาสตร์เพื่อให้สอดคล้องกับวิสัยทัศน์ในการที่จะเป็นองค์กรนำในการกำหนดทิศทางการพัฒนาระบบขนส่งและจราจรของประเทศ โดยประยุกต์หลักการทรงงานมาใช้ในการวางแผน มาตรการ และโครงการต่างๆ อย่างต่อเนื่อง



สนข. ได้วางแผน มาตรการ และแนวทางในการพัฒนาด้านการขนส่งและจราจร ระบบโลจิสติกส์ อย่างบูรณาการ เพื่อกำหนดทิศทางการพัฒนาระบบขนส่งและจราจรให้เกิดประโยชน์สูงสุดต่อการพัฒนาประเทศอย่างต่อเนื่อง

แผนงานสำคัญระหว่างปี พ.ศ. ๒๕๕๕-๒๕๕๙

๒๕๕๕

- แผนแม่บทการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟ ระยะ ๓๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๕๕-๒๕๗๕)
- แผนแม่บทการขนส่งมวลชนระบบราง ในเขตกรุงเทพมหานครและพื้นที่ต่อเนื่อง (URMAP) พ.ศ. ๒๕๕๕-๒๕๖๖



๒๕๕๐

- แผนการพัฒนาการขนส่งเพื่อรองรับเมืองศูนย์กลางการบินสุวรรณภูมิ ระยะที่ ๑



๒๕๕๒

- แผนยุทธศาสตร์การปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้าจากถนนไปสู่การขนส่งทางรางและทางน้ำ (Modal Shift)
- แผนพัฒนาระบบขนส่งเพื่อรองรับการเป็นเมืองศูนย์กลางการบินสุวรรณภูมิ



๒๕๕๔

- แผนหลักการพัฒนาการขนส่งและจราจร พ.ศ. ๒๕๕๔-๒๕๖๓
- แผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยทางถนนของกระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๕๔-๒๕๕๘



๒๕๕๖

- แผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมเพื่อสนับสนุนการพัฒนา ระบบโลจิสติกส์ของประเทศ ฉบับที่ ๒ พ.ศ. ๒๕๕๖-๒๕๖๐
- แผนแม่บทการพัฒนาการขนส่งที่ยั่งยืนและลดปัญหาการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ



๒๕๕๘

- แผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘-๒๕๖๕
- แผนยุทธศาสตร์การพัฒนา สิ่งอำนวยความสะดวกและเพิ่มประสิทธิภาพการบริการในภาคการขนส่งสำหรับคนพิการและผู้สูงอายุ
- แผนแม่บทการบริหารจัดการความต้องการในการเดินทาง



- แผนยุทธศาสตร์บูรณาการเพื่อการพัฒนาการขนส่งระบบราง พ.ศ. ๒๕๕๗-๒๕๕๘
- แผนแม่บทการขนส่งมวลชนระบบราง ในเขตกรุงเทพมหานครและพื้นที่ต่อเนื่อง (BMT) พ.ศ. ๒๕๕๗-๒๕๖๖

๒๕๕๗



- ยุทธศาสตร์การพัฒนา ระบบรถไฟไทย พ.ศ. ๒๕๕๑
- แผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมเพื่อสนับสนุนการพัฒนา ระบบโลจิสติกส์ของประเทศ พ.ศ. ๒๕๕๑-๒๕๕๔

๒๕๕๑



- แผนแม่บทเพื่อพัฒนาระบบรางและรถไฟความเร็วสูง (RMAP) พ.ศ. ๒๕๕๓
- แผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางราง ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (M-MAP) ระยะ ๒๐ ปี ระหว่าง พ.ศ. ๒๕๕๓-๒๕๗๓

๒๕๕๓



- แผนแม่บทการพัฒนาและบูรณาการ โครงข่ายถนน สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา และการจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล พ.ศ. ๒๕๕๕-๒๕๗๕

๒๕๕๕



- ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘-๒๕๖๕

๒๕๕๗

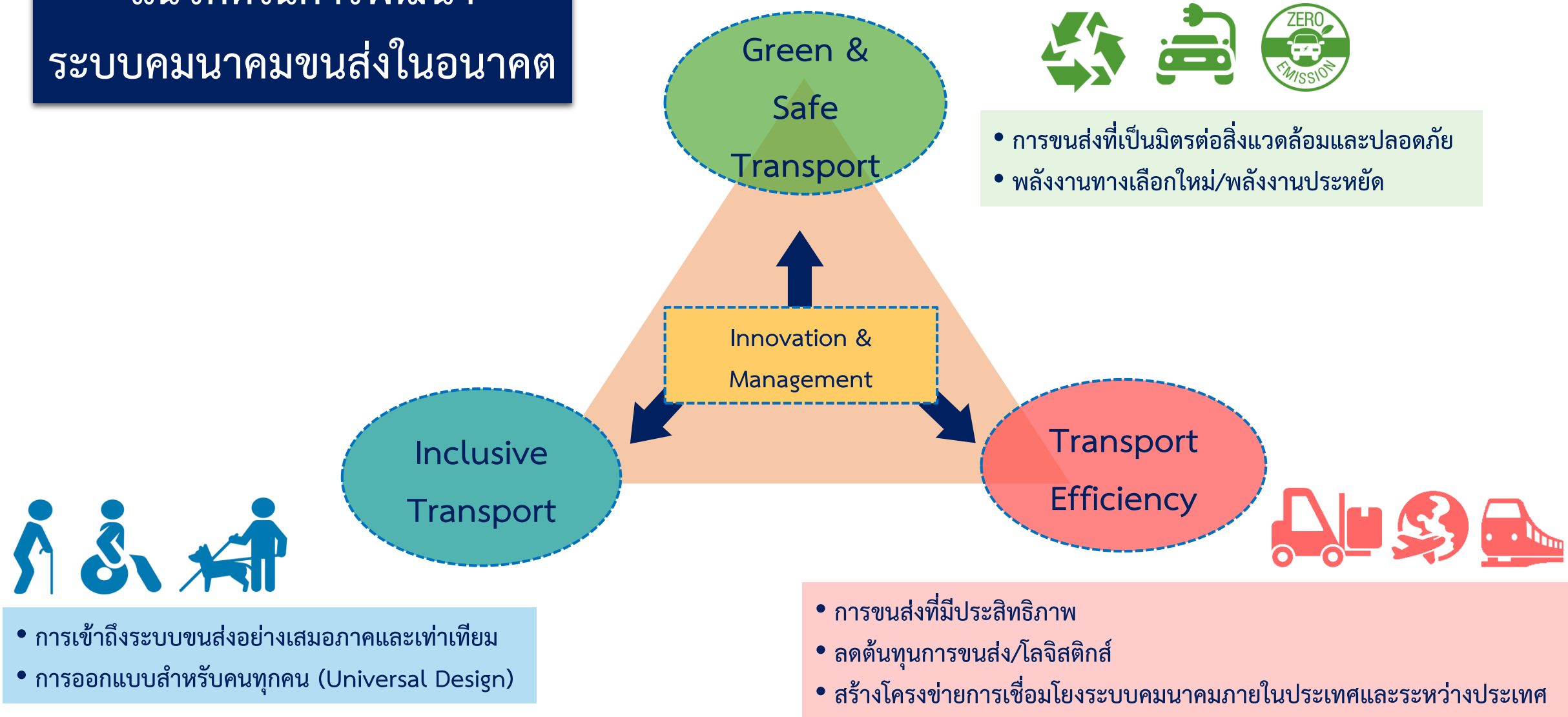


- แผนพัฒนาระบบตัวร่วม
- แผนแม่บทการพัฒนา ระบบขนส่งสาธารณะเมืองหลักในภูมิภาค
- แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่งระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๕๙

๒๕๕๙



แนวคิดในการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งในอนาคต



ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งในระยะ 20 ปี

ยุทธศาสตร์ที่

๕

การนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมมาใช้ในการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง

- ส่งเสริมการวิจัยและพัฒนาเพื่อนำเทคโนโลยีและระบบอัจฉริยะมาปรับใช้ในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและการบริการด้านการขนส่ง



ยุทธศาสตร์ที่

๑

การบูรณาการระบบคมนาคมขนส่ง

- บูรณาการในการวางแผนและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานกับทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
- ลดการใช้พลังงาน และลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกในภาคคมนาคมขนส่ง
- อำนวยความสะดวกในการค้าการลงทุน
- รองรับนโยบายที่สำคัญของรัฐบาล

ยุทธศาสตร์ที่

๒

การบริการของภาคคมนาคมขนส่ง

- ยกระดับการให้บริการและการบริหารจัดการขนส่งสินค้า
- เพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการภาคขนส่ง การเดินทางของประชาชนที่มีคุณภาพ

ยุทธศาสตร์ที่

๔

การผลิตและพัฒนาบุคลากร

- จัดตั้งสถาบันการพัฒนาและฝึกอบรมบุคลากรด้านการขนส่ง



ยุทธศาสตร์ที่

๓

การพัฒนา ปรับปรุงกฎหมาย กำกับดูแล และปฏิรูปองค์กร

- ปรับปรุงกฎหมาย ระเบียบที่เกี่ยวข้องให้ทันสมัยสอดคล้องกับการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐาน
- เปิดโอกาสให้ออกชนเข้ามามีส่วนร่วมในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และบริหารจัดการด้านคมนาคมขนส่ง (PPP)
- มีธรรมาภิบาล ความโปร่งใส และความเท่าเทียมในการบริหารงาน และการให้บริการคมนาคมขนส่ง

เป้าหมายในการพัฒนาของ สนช. ซึ่งเป็นองค์กรนำในการกำหนดทิศทางการพัฒนาระบบขนส่งและจราจรของประเทศ โดยประยุกต์หลักการทรงงานมาใช้ในการวางแผน มาตรการ และโครงการต่างๆ อย่างต่อเนื่อง เพื่อให้เกิดการพัฒนาการขนส่งอย่างต่อเนื่องจนนำไปสู่ความยั่งยืน การมีส่วนร่วมจากทุกภาคส่วน และการเข้าถึงระบบคมนาคมขนส่งอย่างเท่าเทียม

การใช้ประโยชน์สูงสุด
จากประชาคมอาเซียน

การสร้างรากฐาน
ความมั่นคงทางสังคม

การสร้างรากฐาน
ความมั่นคงทางเศรษฐกิจ

การเสริมสร้าง
ความมั่นคง ความปลอดภัย
ในการเดินทางและขนส่ง

เป้าหมาย

