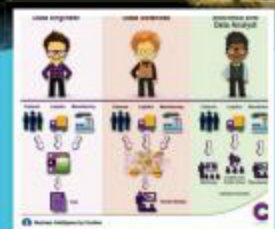




สตูปพิเศษ
แนะนำ ผอ. สนข.
ท่านสรยุทธ ทรงศิริ



เวทีความคิด
การติดตามประเมินผลการดำเนิน
โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้า



จุดประกายความคิด
เทคโนโลยีสำหรับการประมวล
ผลองค์ประกอบในการทำ Big Data

รอบรู้ สนข.
แนะนำข้าราชการ
และเจ้าหน้าที่ สนข.



สัญจรทั่วไทย
สถานที่ท่องเที่ยว
หน้าหนาว



HAPPY NEW YEAR

ส่งท้ายปีเก่า ต้อนรับปีใหม่

วันนี้เป็นวันสำคัญ ที่จะคิดทบทวนความสำเร็จที่ผ่านมาในปีเก่า มีคำกล่าวที่ว่า "Success is a Journey, not a Destination" หรือ ความสำเร็จ คือ "การเดินทาง... ไม่ใช่จุดหมายปลายทาง" จึงมีความซาบซึ้งกับทุก ๆ ก้าวของการเดินทางของชีวิต

ในทุก ๆ วันของชีวิต คุณได้พบกับประสบการณ์ต่าง ๆ ทั้งในแง่ความสำเร็จบ้าง ล้มเหลวบ้าง ละครเคล้ากันไป ตามมุมมองที่คุณมองโลกที่ปรากฏขึ้นในขณะนั้น ๆ ขอให้คุณมองโลกในมุมที่ว่า หากคุณพบกับความล้มเหลวอะไรนั้นคุณกำลังเข้าใกล้หนทางสู่ความสำเร็จในเรื่องนั้น ๆ แล้ว คุณควรจะเรียนรู้ที่จะขอบคุณทุกสิ่งในชีวิตของคุณตั้งแต่วินาที ทั้งเรื่องดีและเรื่องไม่ดี คุณก็จะได้พบความสำเร็จในชีวิตที่รอคุณอยู่ทุกขณะของการเดินทาง ความสำเร็จแท้จริงไม่ได้อยู่ในอนาคตอย่างที่หลายคนคิด แต่มันเป็นบางสิ่งที่คุณสามารถสนุกกับมันทีละน้อยตั้งแต่ตอนนี้ ด้วยการรู้สึกซาบซึ้งกับความสำเร็จเล็ก ๆ น้อย ๆ ตลอดเส้นทางในแต่ละวันของชีวิต ลองปรับมุมมองของคุณเดี๋ยวนี้ ด้วยการปล่อยวางการตีความในสิ่งที่เกิดขึ้น โดยให้ตัวคุณรู้สึกว่าคุณได้ประสบความสำเร็จในหลาย ๆ อย่าง มันทำให้การเดินทางของคุณบนเส้นทางใดก็ตามที่คุณเลือกมีความหมายมากยิ่งขึ้น และสามารถพาคุณก้าวเดินไปสู่เป้าหมายสูงสุดที่คุณปรารถนาได้ไกลยิ่งขึ้น

ลองย้อนมองหาประสบการณ์ดี ๆ กับสิ่งต่าง ๆ ที่ผ่านมาในชีวิต ที่ควรค่าแก่การฉลองสำหรับการส่งท้ายปีเก่า ต้อนรับปีใหม่ อย่างเช่น

- ฉลองให้กับการที่คุณมีชีวิตและมีสุขภาพที่แข็งแรง
- ฉลองให้กับการความรักที่คุณมีให้กับคนในครอบครัว
- ฉลองให้กับการมีสติปัญญาที่ยอดเยี่ยม ในการเรียนรู้สิ่งใหม่ ๆ ทุก ๆ วัน
- ฉลองให้กับการก้าวหน้าที่คุณได้ทำเพื่อมุ่งสู่ความสำเร็จตามพันธะสัญญา

ใช้เวลาฉลองและรื่นรมย์กับประสบการณ์ดี ๆ เหล่านี้ เพื่อเชื่อมความสัมพันธ์กับคนที่คุณรัก หวนคิดถึงและกล่าวขอบคุณ สำหรับสิ่งดี ๆ ที่ผ่านไปแล้ว และถ้าเราปฏิบัติเช่นนี้ตลอดไป พวกเราจะแข็งแกร่งขึ้น และฉลาดมากขึ้นจากสิ่งที่เราได้เรียนรู้ จึงซาบซึ้งกับปัจจุบันในแต่ละวัน และยอมรับว่าการมีชีวิตอยู่ มีลมหายใจ และการที่เราสามารถทำงานต่อไปเพื่อมุ่งสู่พันธะสัญญาในทุกความสำเร็จในชีวิต เป็นปาฏิหาริย์ที่คุณเป็นต้นเหตุทั้งสิ้น

ที่มา : <https://ideaforumgroup.wordpress.com/ideabank>





บทบรรณาธิการ

สวัสดีค่ะ ท่านผู้อ่านวารสาร “นโยบายการขนส่งและจราจร” ทุกท่าน อย่างเข้าสู่หน้าหนาวกันอีกแล้วนะคะ ช่วงปลายปีนี้มีวันหยุดยาวช่วงเทศกาลอยู่หลายวัน ท่านผู้อ่านทุกท่านคงเตรียมตัว เตรียมรถ เตรียมความพร้อมที่จะเดินทางไปเที่ยวกลับบ้านที่ต่างจังหวัดกันแล้วนะคะ ทั้งนี้ควรใช้รถใช้ถนนด้วยความระมัดระวังเป็นพิเศษ สำหรับฉบับนี้ ดิฉันและทีมงานยังคงสรรหาความรู้และสาระต่างๆ ในด้านการขนส่งและจราจรรวมทั้งความบันเทิงให้แก่ผู้อ่านวารสารฯ ของ สนข. อย่างต่อเนื่องต่อไป

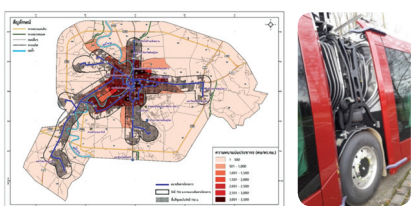
สำหรับฉบับนี้ ทีมงานวารสารฯ ขอแนะนำคอลัมน์สัปดาห์พิเศษ ประมวลภาพงานสถาปนา สนข. ครบรอบปีที่ 16 และบทสัมภาษณ์พิเศษจาก ผอ. สนข. ท่านสรารัฐ ทรงศิริโล นอกจากนี้ ยังมีคอลัมน์ที่น่าสนใจอื่นๆ อาทิ คอลัมน์เวทีความคิด เรื่องการติดตามและประเมินผลการดำเนินโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้า ซึ่งเป็นโครงการที่ประชาชนให้ความสนใจมากในขณะนี้ และคอลัมน์มุมมองขนส่งและจราจร เรื่องแผนยุทธศาสตร์ของ สนข. ที่น่าสนใจไม่แพ้กัน รวมทั้งคอลัมน์หยิบมาเล่า เรื่องสรุปผลการศึกษาคความเหมาะสมและออกแบบระบบขนส่งสาธารณะเมืองพิษณุโลก และคอลัมน์คมนาคมก้าวไกล เรื่องผลการดำเนินงานตามแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558 - 2565 และคอลัมน์อื่นๆ ที่น่าสนใจอีกมากมายมาฝากผู้อ่านด้วยค่ะ

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

คณะผู้จัดทำ

คณะที่ปรึกษา นายสรารัฐ ทรงศิริโล ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร นายชยธรรม์ พรหมศร รองผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร นางวิไลรัตน์ ศิริโสภณศิลป์ รองผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร นายวิจิตร นิมิตรวานิช นักวิชาการขนส่งทรงคุณวุฒิ นายเริงศักดิ์ ทองสม ผู้อำนวยการกองพัฒนาระบบการขนส่งและจราจร นางสาวลักษณวดี ธนามี ผู้อำนวยการศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศการขนส่งและจราจร นายเผด็จ ประดิษฐเพชร ผู้อำนวยการสำนักงานโครงการบริหารจัดการระบบตัวร่วม นายพิเชฐ คุณาธรรมรักษ์ ผู้อำนวยการสำนักงานโครงการพัฒนาระบบราง นางสาวกนกนิกษิษฐ์ เสียมไหม รักษาการผู้อำนวยการสำนักแผนความปลอดภัย นายยีนยง ตั้งเปรมศรี ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน นายนิรันดร์ เกตุแก้ว ผู้อำนวยการสำนักส่งเสริมระบบการขนส่งและจราจรในภูมิภาค นายสุรพงษ์ เมี้ยนมิตร ผู้อำนวยการกองจัดระบบการจราจรทางบก

บรรณาธิการ นางดวงเดือน นพรัตน์ รักษาการผู้อำนวยการสำนักบริหารกลาง
 ฝ่ายจัดการวารสาร นางดวงเดือน นพรัตน์ นายกวีภพ ปุષปาคม นายณัฐ บุญยุบล
 นายวิทยา กอกลิ้น นางสาวรงค์ โทธิบุตร นายชัชวาล ทรัพย์สมบูรณ์ นางสาวนฤมล อุดบุญ
 กองบรรณาธิการ นางสาวพิมพ์พรรณ ชุ่มเพ็งพันธุ์ นางสาวกฤติกา บุรณะดิษ นางสาวพนิดา เขียวงามดี นายพรชัย พัฒนาพงษ์สถิต นายธาดาท บำรุงพงศ์
 นางสาวปิญะนุช ราชวังเมือง นายธนพล จรัสวงษ์วงศ์ นางสาวเพ็ญศรี เหลืองอร่ามศรี นางสาวดวงใจ วงษ์รักษ์ นางสาวกิตติยา แก้วมี



5

สฎีพิเศษ

- บทสัมภาษณ์พิเศษ ผอ. สนข. ท่านสรารัฐ ทรงศิริโล

7

คมนาคมก้าวไกล

- ผลการดำเนินงานตามแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558 - 2565

13

มุมมองขนส่งและจราจร

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

18

เวทีความคิด

- การติดตามประเมินผลการดำเนินโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้า

24

จุดประกายความคิด

- เทคโนโลยีสำหรับการประมวลผลองค์ประกอบในการทำ Big Data

27

หยิบมาเล่า

- สรุปผลการศึกษาความเหมาะสมและออกแบบระบบขนส่งสาธารณะเมืองพิษณุโลก

36

ประมวลภาพ

- งานสถาปนา สนข. ครบรอบ 16 ปี

38

เปิดโลกเทคโนโลยี

- แผนแม่บทการพัฒนาาระบบการจราจรและขนส่งอัจฉริยะในระดับประเทศ

44

สัญจรทั่วไทย

- สถานที่ท่องเที่ยวหน้าหนาว

47

สถิติขนส่งและจราจร

- สถิติการจราจรในช่วงเทศกาลปีใหม่

49

ปภิกษกะ

- การเตรียมความพร้อมรถยนต์ก่อนเดินทาง

51

รอบรั้ว สนข.

- แนะนำข้าราชการ และเจ้าหน้าที่ สนข.

53

ธรรมะกับชีวิต

- ธรรมะกับการทำงาน

บทสัมภาษณ์

นายสรายุทธ ทรงศิริไล

ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

★ ความรู้สึกที่ได้รับการแต่งตั้งให้เป็น ผอ. สนข.

“ผมรู้สึกว่าเป็นความท้าทายใหม่สำหรับชีวิตการรับราชการของผม เพราะ สนข. เป็นองค์กรที่เปรียบเสมือน “คลังสมอง” ให้กับกระทรวงคมนาคม มีภารกิจหลักในการเสนอแนะนโยบาย วางแผนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งทางบก ทางราง ทางน้ำ ทางอากาศ รวมทั้งการจราจร และที่สำคัญต้องติดตามขับเคลื่อนให้เกิดผลในการปฏิบัติ”

★ ความท้าทายใหม่ในบทบาท ผอ. สนข. (สิ่งที่อยากทำ)

ทิศทางของนโยบายและแผนด้านการคมนาคมขนส่งและจราจรของประเทศ จากนั้นไป จะมุ่งใช้ประโยชน์จากภาคการคมนาคมขนส่งในการ “ชั้นนำ” การพัฒนาประเทศบนพื้นฐานของการพัฒนาอย่างยั่งยืนใน 3 มิติ ประกอบด้วย

1) “ส่งเสริมสังคมและคุณภาพชีวิต” โดยใช้ประโยชน์จากโครงสร้างพื้นฐานที่มีอยู่แล้วให้คุ้มค่า ให้ความสำคัญกับการบำรุงรักษา เพิ่มมาตรฐานความปลอดภัย ในราคาที่เหมาะสม ตลอดจนพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑลให้มีความสมบูรณ์ เกิดความสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย ประหยัดเวลา และลดการใช้พลังงาน ควบคู่ไปกับการกระจายการพัฒนาไปสู่ภูมิภาคเพื่อให้ประชาชนทุกคนสามารถเข้าถึงบริการได้อย่างทั่วถึง เท่าเทียม และเพียงพอ สอดคล้องกับความต้องการของพื้นที่ เพื่อให้เกิดคุณภาพชีวิตที่ดี และสังคมที่น่าอยู่





2) “พัฒนาเศรษฐกิจ” โดยพัฒนาโครงข่ายและระบบบริหารจัดการโลจิสติกส์ให้เชื่อมโยงกันอย่างบูรณาการ ขยายขีดความสามารถของโครงข่ายการขนส่งทางราง ทางน้ำ ทางอากาศ เชื่อมโยงเขตเศรษฐกิจ เขตการค้าชายแดน รองรับบริการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal) เพื่อเสริมสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันของภาคธุรกิจ ส่งเสริมด้านการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยวทั้งในประเทศและต่างประเทศ ภายใต้กรอบความร่วมมือต่างๆ



3) “ประหยัดพลังงาน” และ “เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม” ส่งเสริมให้ปรับเปลี่ยนการใช้พลังงานในภาคการขนส่งไปสู่รูปแบบที่มีต้นทุนต่ำ โดยเฉพาะการพัฒนา ระบบขนส่งทางราง ทางน้ำ และทางท่อให้มากขึ้น รวมถึงการประยุกต์ใช้เทคโนโลยีด้านการขนส่งที่ทันสมัย ประหยัดพลังงาน และเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม

★ แนวคิดในการทำงาน

สำหรับแนวคิดในการทำงานของผม คือ “การทำงานที่เต็มที่ จริงจัง อย่างถูกต้องและรวดเร็ว ควบคู่กันไป”

ท้ายที่สุดนี้ ผมขอให้ ชาว สนข. ทุกคนทำงานด้วยความทุ่มเท จริงจัง และทำงานร่วมกันเป็นทีม ทั้งภายในองค์กร และหน่วยงานภายนอกในลักษณะ “One Transport One Family” ภายใต้ค่านิยมองค์กรของ สนข. “OTP to TOP” ทีมงานเป็นเลิศ ร่วมเปิดใจกว้าง สานสร้างเครือข่าย เราทุกคน คือ สนข. ความสำเร็จที่เกิดขึ้นถือว่าเป็นผลงานที่พวกเราทุกคนร่วมมือร่วมแรง และร่วมใจกันทำให้สำเร็จ และขอให้ร่วมกันทำให้ สนข. เป็น “องค์กรนำในการกำหนดทิศทางและขับเคลื่อนการพัฒนา ระบบคมนาคมของประเทศ” เพื่อประโยชน์ของประเทศชาติและประชาชนอย่างสูงสุด”



ผลการดำเนินงานตามแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ด้านคมนาคมขนส่งของไทย

พ.ศ. 2558 - 2565 (ระยะที่ 11 : กรกฎาคม - กันยายน 2561)

โดย กลุ่มติดตามและประเมินผล สำนักแผนงาน สผง.

ความเป็นมาและสาระสำคัญ

กระทรวงคมนาคม (คค.) ได้จัดทำแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558 - 2565 เพื่อใช้เป็นกรอบทิศทางการพัฒนาภาคคมนาคมขนส่งของประเทศ ระยะ 8 ปี และเป็นกลไกในการขับเคลื่อนการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม กระตุ้นเศรษฐกิจ การสร้างงาน กระจายรายได้ และสร้างความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของประชาชน คณะรัฐมนตรี (ครม.) ได้มีมติเห็นชอบในหลักการของแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานฯ เมื่อวันที่ 27 มีนาคม 2558 ซึ่งสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ได้บรรจุแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558 - 2565 ในแผนงาน/โครงการ/กิจกรรม ของ คค. ที่สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติและแผนการปฏิรูปประเทศ ด้วยแล้ว

สาระสำคัญของแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานฯ 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 อุ้งจอด และโครงการก่อสร้างโครงข่ายถนนและสะพานใน กทม. และปริมณฑล
- 3) **แผนงานที่ 3** แผนงานการเพิ่มขีดความสามารถทางหลวงเพื่อเชื่อมโยงฐานการผลิตที่สำคัญของประเทศและเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน ประกอบด้วย การยกระดับการเข้าถึงพื้นที่เกษตร/ท่องเที่ยวการเชื่อมโยงระหว่างเมืองหลักและระหว่างฐานการผลิตหลักของประเทศ การเชื่อมโยงประตูการขนส่งระหว่างประเทศ และการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งทางถนน และองค์ประกอบต่อเนื่อง เพื่อให้เกิดระบบขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ
- 4) **แผนงานที่ 4** แผนงานการพัฒนาโครงข่ายการขนส่งทางน้ำ ประกอบด้วย การพัฒนาท่าเรือ และการเสริมสร้างประสิทธิภาพการขนส่งทางน้ำและรักษาตลิ่ง

5) **แผนงานที่ 5** แผนงานการเพิ่มขีดความสามารถในการให้บริการขนส่งทางอากาศ ประกอบด้วย การเพิ่มขีดความสามารถของท่าอากาศยาน การเพิ่มขีดความสามารถระบบการจัดการจราจรทางอากาศให้ได้มาตรฐานสากล การเพิ่มประสิทธิภาพฝูงบิน การจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรมการบิน และการก่อสร้างอาคารเพื่อรองรับการพัฒนาบุคลากรการบินพลเรือน ภายใต้แผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานฯ มีโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางบก ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศภายใต้ความรับผิดชอบของหน่วยงานราชการและรัฐวิสาหกิจในสังกัดกระทรวงคมนาคม รวม 111 โครงการ งบประมาณรวมทั้งสิ้น 1,912 ล้านบาท

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

| แผนงาน | จำนวน (โครงการ) | วงเงินลงทุน (ล้านบาท) |
|---|-----------------|-----------------------|
| 1. การพัฒนาโครงข่ายรถไประหว่างเมือง * | 31 | 494,460 |
| 2. การพัฒนาโครงข่ายขนส่งสาธารณะเพื่อแก้ไขปัญหาจราจรใน กทม. และปริมณฑล | 24 | 744,566 |
| 3. การเพิ่มขีดความสามารถทางหลวงเพื่อเชื่อมโยงฐานการผลิตที่สำคัญ ของประเทศ และเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน | 26 | 522,297 |
| 4. การพัฒนาโครงข่ายการขนส่งทางน้ำ | 15 | 101,288 |
| 5. การเพิ่มขีดความสามารถในการให้บริการขนส่งทางอากาศ ** | 15 | 50,068 |
| รวม | 111 | 1,912,679 |

หมายเหตุ : * วงเงินลงทุนการพัฒนาระบบรถไฟฟ้าทางคู่มัรวมวงเงินลงทุนรถไฟฟ้าทางคู่ขนาดทางมาตรฐาน 1.435 เมตร

** วงเงินลงทุนทางอากาศ ไม่รวมการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ทั้งนี้ได้รวมวงเงินลงทุนพัฒนาท่าอากาศยานอุตะเถาของกองทัพเรือไว้ด้วย

แผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558 - 2565



ผลการดำเนินงานตามแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งของไทย พ.ศ. 2558 - 2565

กระทรวงคมนาคมได้ขับเคลื่อนการดำเนินโครงการภายใต้แผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานฯ มีความคืบหน้าการดำเนินงาน ดังนี้

แผนงานที่ 1 การพัฒนาโครงข่ายรถไฟระหว่างเมือง การพัฒนาโครงข่ายรถไฟระหว่างเมืองจะดำเนินการปรับปรุงระบบอุปกรณ์และโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางราง และพัฒนาระบบรถไฟทางคู่ที่มีความพร้อมดำเนินการ 6 สายแรก และเร่งผลักดันให้สามารถดำเนินการก่อสร้างทางคู่ขนาดรางมาตรฐาน (Standard Gauge) เชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านและสาธารณรัฐประชาชนจีน (จีนตอนใต้) เพื่อให้รถไฟเป็นทางเลือกใหม่ของการเดินทาง และสร้างความได้เปรียบในการแข่งขันของประเทศ ประกอบด้วย **แผนงานย่อยที่ 1.1 ปรับปรุงระบบ อุปกรณ์ และโครงสร้างพื้นฐาน** จำนวน 6 โครงการ อยู่ระหว่างประกวดราคา 1 โครงการ อยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้าง 2 โครงการ และดำเนินการแล้วเสร็จ 3 โครงการ **แผนงานย่อยที่ 1.2 การพัฒนาระบบรถไฟทางคู่** จำนวน 25 โครงการ ศึกษาแล้วเสร็จ 1 โครงการ ดำเนินการด้าน EIA จำนวน 4 โครงการ อยู่ระหว่างการนำเสนอ ครม. และรายงาน EIA จำนวน 8 โครงการ เตรียมประกวดราคา 1 โครงการ ประกวดราคา 1 โครงการ อยู่ระหว่างการก่อสร้าง 7 โครงการ และยังไม่เริ่มดำเนินการ 3 โครงการ คือ โครงการก่อสร้างรถไฟสายใหม่ สายชุมทางบ้านภาชี - นครหลวง โครงการก่อสร้างรถไฟ สายอุบลราชธานี - มุกดาหาร และโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ขนาดทางมาตรฐาน ช่วงตาก - พิษณุโลก - เพชรบูรณ์ - ขอนแก่น - มุกดาหาร

แผนงานที่ 2 การพัฒนาโครงข่ายขนส่งสาธารณะเพื่อแก้ไขปัญหาจราจรในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล โดยจะเร่งรัดขยายเส้นทางรถไฟฟ้าในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล เพื่อให้บริการประชาชนได้อย่างทั่วถึง เปลี่ยนรถโดยสารประจำทางให้ประชาชนได้ใช้รถที่ได้มาตรฐาน ลดมลพิษในเขตเมือง ปรับปรุงถนนและสะพาน เพื่อลดความแออัดของปริมาณจราจรในพื้นที่ต่างๆ รวมทั้งการพิจารณาความเป็นไปได้ในการพัฒนาถนนเลียบริมแม่น้ำเจ้าพระยาในเขตกรุงเทพมหานคร ประกอบด้วย **แผนงานย่อยที่ 2.1 รถไฟฟ้า 10 สาย** จำนวน 12 โครงการ ศึกษาแล้วเสร็จ 1 โครงการ เตรียมเสนอ ครม. 2 โครงการ เตรียมประกวดราคา 1 โครงการ ประกวดราคา 1 โครงการ อยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้าง จำนวน 4 โครงการ และอยู่ระหว่างชะลอโครงการ จำนวน 3 โครงการ คือ โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงบางแค - พุทธมณฑลสาย 4 โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเข้ม ช่วงสมุทรปราการ - บางปู และโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเข้ม ช่วงคูคต - ลำลูกกา **แผนงานย่อยที่ 2.2 โครงการจัดซื้อรถโดยสารประจำทางเชื้อเพลิง NGV 3,183 คัน และอุ้งจอต** จำนวน 2 โครงการ อยู่ระหว่างดำเนินการจัดซื้อและก่อสร้าง จำนวน 2 โครงการ และ **แผนงานย่อยที่ 2.3 โครงการก่อสร้างโครงข่ายถนนและสะพานใน กทม. และปริมณฑล** จำนวน 10 โครงการ อยู่ระหว่างการศึกษา จำนวน 3 โครงการ ศึกษาแล้วเสร็จ จำนวน 2 โครงการ อยู่ระหว่างดำเนินการ EIA 1 โครงการ อยู่ระหว่างการก่อสร้าง จำนวน 2 โครงการ ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ จำนวน 1 โครงการ และยุติโครงการ จำนวน 1 โครงการ ได้แก่ โครงการเชื่อมต่อโครงข่ายถนนระหว่างโครงการสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาบริเวณแยกเกียกกาย และถนนเชื่อมต่อตรงบริเวณถนนเลียบริมทางรถไฟสายใต้กับถนนกาญจนาภิเษก เนื่องจากประชาชนผู้ได้รับผลกระทบไม่เห็นด้วย

แผนงานที่ 3 การเพิ่มขีดความสามารถทางหลวงเพื่อเชื่อมโยงฐานการผลิตที่สำคัญของประเทศและเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน โดยปรับปรุงถนนเชื่อมโยงแหล่งเกษตรกรรมและแหล่งท่องเที่ยว รวมถึงการปรับปรุงโครงข่ายถนนระหว่างเมืองหลักและเชื่อมเมืองหลักกับด่านพรมแดนให้เป็น 4 ช่องจราจร การก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองในเส้นทางที่มีความจำเป็นตลอดจนผลักดันการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งทางถนน เช่น จุดพักรถบรรทุก สถานีขนส่งสินค้า ศูนย์เปลี่ยนถ่ายระหว่างการขนส่งทางรางกับทางถนน เพื่อให้เกิดระบบขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ สามารถรองรับการค้า การลงทุนที่จะสูงขึ้น

จากการเข้าสู่ประชาคมอาเซียน ประกอบด้วย **แผนงานย่อยที่ 3.1 การยกระดับการเข้าถึงพื้นที่เกษตร/ท่องเที่ยว** จำนวน 2 โครงการ อยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้าง 1 โครงการ และดำเนินการแล้วเสร็จ 1 โครงการ **แผนงานย่อยที่ 3.2 การเชื่อมโยงระหว่างเมืองหลักและระหว่างฐานการผลิตหลักของประเทศ** จำนวน 9 โครงการ อยู่ระหว่างดำเนินการด้าน EIA 3 โครงการ และอยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้าง จำนวน 6 โครงการ **แผนงานย่อยที่ 3.3 การเชื่อมโยงประตูการขนส่งระหว่างประเทศ** จำนวน 9 โครงการ อยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้าง จำนวน 7 โครงการ และโครงการที่ยังไม่เริ่มดำเนินการ จำนวน 2 โครงการ และ **แผนงานย่อยที่ 3.4 การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งทางถนน และองค์ประกอบต่อเนื่อง เพื่อให้เกิดระบบขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ** จำนวน 6 โครงการ อยู่ระหว่างการศึกษา จำนวน 1 โครงการ เตรียมเสนอ ครม. จำนวน 1 โครงการ และอยู่ระหว่างการก่อสร้าง จำนวน 4 โครงการ

แผนงานที่ 4 การพัฒนาโครงข่ายการขนส่งทางน้ำ โดยการพิจารณาความเหมาะสมในการพัฒนาท่าเรือลำน้ำและท่าเรือชายฝั่งทะเลด้านอ่าวไทยและทะเลอันดามัน เพื่อใช้ประโยชน์ในการขนส่งสินค้าทั้งภายในและระหว่างประเทศ และเป็นการเปิดประตูการขนส่งด้านฝั่งทะเลอันดามันที่สามารถเชื่อมโยงในลักษณะของสะพานเศรษฐกิจกับท่าเรือฝั่งอ่าวไทย รวมทั้งเป็นทางเลือกในการขนส่งที่ประหยัดและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมในพื้นที่ใหม่ ประกอบด้วย **แผนงานย่อยที่ 4.1 การพัฒนาท่าเรือ** จำนวน 11 โครงการ มีโครงการที่อยู่ระหว่างการดำเนินการศึกษา จำนวน 3 โครงการ ดำเนินการศึกษาแล้วเสร็จ จำนวน 1 โครงการ อยู่ระหว่างก่อสร้าง จำนวน 2 โครงการ ดำเนินการแล้วเสร็จ จำนวน 1 โครงการ และยุติโครงการ จำนวน 3 โครงการ ได้แก่ โครงการสถานีขนส่งสินค้าทางน้ำเพื่อการประหยัดพลังงานที่จังหวัดอ่างทอง โครงการท่าเรือชุมพร และโครงการก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกสตูล (ปากบารา) และส่วนที่ยังไม่ได้เริ่มดำเนินการ จำนวน 1 โครงการ คือ โครงการพัฒนาศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟที่ท่าเรือแหลมฉบัง (ระยะที่ 2) และ **แผนงานย่อยที่ 4.2 การเสริมสร้างประสิทธิภาพการขนส่งทางน้ำและรักษาตลิ่ง** จำนวน 4 โครงการหลัก (5 โครงการย่อย) มีโครงการที่อยู่ระหว่างการดำเนินงานศึกษา จำนวน 2 โครงการ และอยู่ระหว่างการก่อสร้าง 1 โครงการ

แผนงานที่ 5 การเพิ่มขีดความสามารถในการให้บริการขนส่งทางอากาศ โดยเร่งผลักดันการพัฒนาท่าอากาศยานหลักที่เป็นประตูการขนส่งของประเทศให้ได้มาตรฐานสากล สามารถรองรับความต้องการของประชาชนผู้เดินทางได้อย่างมีประสิทธิภาพ การส่งเสริมการใช้ประโยชน์ท่าอากาศยานในภูมิภาคให้มีบทบาทมากขึ้นในกิจกรรมด้านการบินและกิจกรรมที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งการส่งเสริมการพัฒนานิคมอุตสาหกรรมการบินของประเทศ และการพิจารณาความเหมาะสมในการพัฒนาห้วงอากาศของไทย ให้สามารถใช้ประโยชน์ร่วมกันเพื่อความมั่นคงและการพัฒนาเศรษฐกิจได้อย่างเหมาะสม ประกอบด้วย **แผนงานย่อยที่ 1 การเพิ่มขีดความสามารถของท่าอากาศยาน** จำนวน 11 โครงการ อยู่ระหว่างการศึกษา จำนวน 1 โครงการ อยู่ระหว่างเตรียมนำเสนอ ครม. จำนวน 3 โครงการ อยู่ระหว่างการก่อสร้าง/ดำเนินการ จำนวน 3 โครงการ และดำเนินการแล้วเสร็จ จำนวน 4 โครงการ **แผนงานย่อยที่ 2 การเพิ่มขีดความสามารถระบบการจัดการจราจรทางอากาศให้ได้มาตรฐานสากล** คือ โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบบริการการบินอากาศฯ ขณะนี้อยู่ระหว่างดำเนินการ **แผนงานย่อยที่ 3 การเพิ่มประสิทธิภาพฝูงบิน** คือ โครงการจัดหาเครื่องบินฯ จำนวน 37 ลำ ดำเนินการแล้วเสร็จ **แผนงานย่อยที่ 4 การจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรมการบิน** สนข. ได้ศึกษาการจัดทำแผนพัฒนาอุตสาหกรรมการบินแล้วเสร็จและนำเสนอ ครม. รับทราบแผนเมื่อวันที่ 7 กุมภาพันธ์ 2560 และมอบหมายหน่วยงานที่เกี่ยวข้องรับไปดำเนินการต่อไป ในเบื้องต้นโครงการที่ได้รับการขับเคลื่อน คือ ศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานอุตะเถา (MRO) ของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) (บกท.) จัดอยู่ในโครงการ EEC Project List ด้วยแล้ว และ **แผนงานย่อยที่ 5 การก่อสร้างอาคารเพื่อรองรับการพัฒนาบุคลากรการบินพลเรือน** โครงการก่อสร้างอาคารเรียนศูนย์พัฒนาบุคลากรด้านการบิน อาคารฝ่ายอำนวยการ และสิ่งก่อสร้างประกอบ ขณะนี้อยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้าง

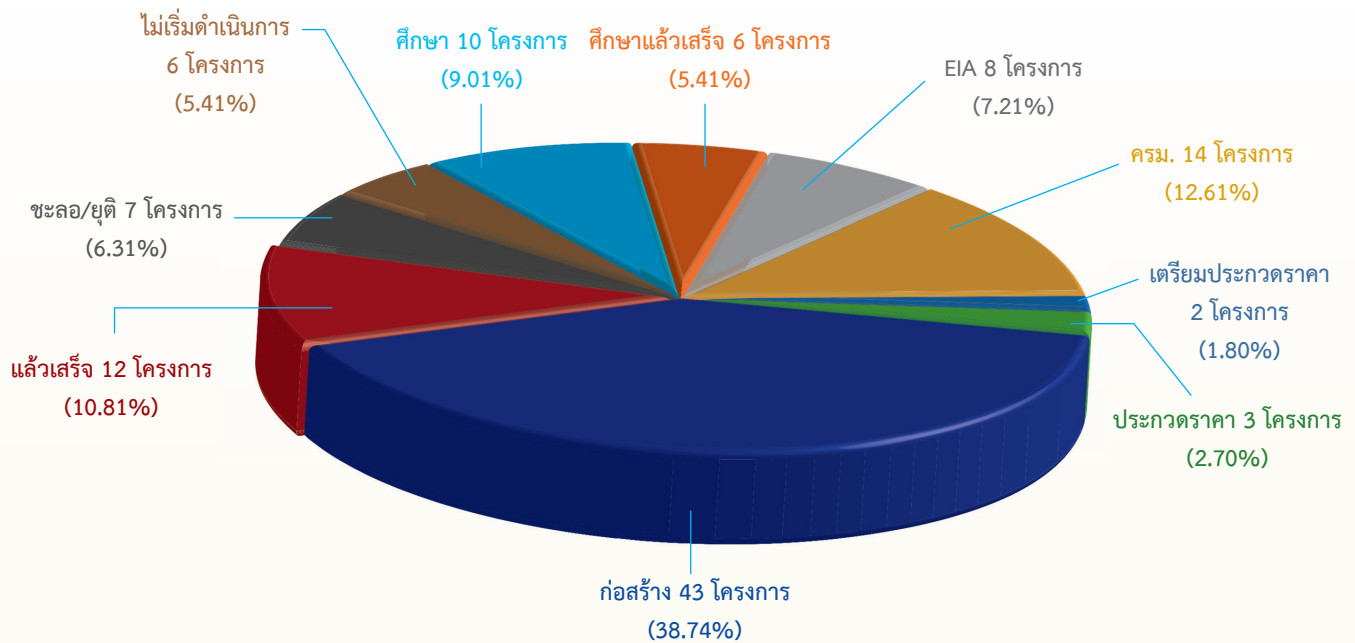
การดำเนินโครงการภายใต้แผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย ปี พ.ศ. 2558 - 2565 ณ ปัจจุบัน มีจำนวนทั้งสิ้น 111 โครงการ สามารถสรุปสถานะการดำเนินงาน ณ เดือนกรกฎาคม - กันยายน 2561 ดังนี้ โครงการที่อยู่ระหว่างการศึกษ จำนวน 10 โครงการ คิดเป็นร้อยละ 9.0 ของโครงการภายใต้แผนพัฒนา โครงการที่ศึกษาแล้วเสร็จ จำนวน 6 โครงการ คิดเป็นร้อยละ 5.4 ของโครงการภายใต้แผนพัฒนา โครงการที่อยู่ระหว่างการพิจารณารายงานวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) จำนวน 8 โครงการ คิดเป็นร้อยละ 7.2 ของโครงการภายใต้แผนพัฒนา โครงการที่อยู่ระหว่างเตรียมนำเสนอ ครม. จำนวน 14 โครงการ คิดเป็นร้อยละ 12.6 ของโครงการภายใต้แผนพัฒนา โครงการที่อยู่ระหว่างเตรียมประกวดราคา จำนวน 2 โครงการ คิดเป็นร้อยละ 1.8 ของโครงการภายใต้แผนพัฒนา โครงการอยู่ระหว่างประกวดราคา จำนวน 3 โครงการ คิดเป็นร้อยละ 2.7 ของโครงการภายใต้แผนพัฒนา โครงการที่อยู่ระหว่างการก่อสร้าง/ดำเนินการ จำนวน 43 โครงการ คิดเป็นร้อยละ 38.7 ของโครงการภายใต้แผนพัฒนา โครงการที่ดำเนินการแล้วเสร็จ จำนวน 12 โครงการ คิดเป็นร้อยละ 10.8 ของโครงการภายใต้แผนพัฒนา โครงการที่ถูกชะลอ/ยุติโครงการ จำนวน 7 โครงการ คิดเป็นร้อยละ 6.3 ของโครงการภายใต้แผนพัฒนา และแผนงาน/โครงการที่ยังไม่ได้เริ่มดำเนินการ จำนวน 6 โครงการ คิดเป็นร้อยละ 5.4 ของโครงการภายใต้แผนพัฒนา (ตารางที่ 2)

ตารางที่ 2 สรุปสถานภาพการดำเนินโครงการตามแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558 - 2565 (ระยะที่ 11 : กรกฎาคม - กันยายน 2561)

| แผนงาน | สถานะโครงการ | | | | | | | | | | |
|---|--------------|----------------|----------|-----------|------------------|------------|--------------------|-----------|-----------|-------------------|------------|
| | ศึกษา (1) | ศึกษาแล้วเสร็จ | EIA | ครม. | เตรียมประกวดราคา | ประกวดราคา | ก่อสร้าง/ดำเนินการ | แล้วเสร็จ | ชะลอ/ยุติ | ไม่เริ่มดำเนินการ | รวม |
| 1. การพัฒนาโครงข่ายรถไฟระหว่างเมือง | - | 1 | 4 | 8 | 1 | 2 | 9 | 3 | - | 3 | 31 |
| 2. การพัฒนาโครงข่ายขนส่งสาธารณะเพื่อแก้ไขปัญหาจราจรในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล | 3 | 3 | 1 | 2 | 1 | 1 | 8 | 1 | 4 | - | 24 |
| 3. การเพิ่มขีดความสามารถทางหลวงเพื่อเชื่อมโยงฐานการผลิตที่สำคัญของประเทศและเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน | 1 | - | 3 | 1 | - | - | 18 | 1 | - | 2 | 26 |
| 4. การพัฒนาโครงข่ายการขนส่งทางน้ำ | 5 | 2 | - | - | - | - | 3 | 1 | 3 | 1 | 15 |
| 5. การเพิ่มขีดความสามารถในการให้บริการขนส่งทางอากาศ | 1 | - | - | 3 | - | - | 5 | 6 | - | - | 15 |
| รวม (ระยะที่ 11 : กรกฎาคม - กันยายน 2561) | 10 | 6 | 8 | 14 | 2 | 3 | 43 | 12 | 7 | 6 | 111 |

หมายเหตุ ⁽¹⁾ การศึกษา อาทิ การศึกษาความเป็นไปได้ การศึกษาแนวคิด การศึกษาออกแบบรายละเอียด การศึกษาตาม พ.ร.บ. การให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2556

ผลการดำเนินงานตามแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งของไทย พ.ศ. 2558 - 2565



| ลำดับ | สถานภาพ | จำนวน (โครงการ) | ร้อยละ |
|-------|-------------------------------|-----------------|--------|
| 1. | อยู่ระหว่างศึกษา | 10 | 9.01 |
| 2. | ศึกษาแล้วเสร็จ | 6 | 5.41 |
| 3. | อยู่ระหว่างดำเนินการ EIA | 8 | 7.21 |
| 4. | เตรียมเสนอ ครม. | 14 | 12.61 |
| 5. | เตรียมประกวดราคา | 2 | 1.80 |
| 6. | ประกวดราคา | 3 | 2.70 |
| 7. | อยู่ระหว่างก่อสร้าง/ดำเนินการ | 43 | 38.74 |
| 8. | แล้วเสร็จ | 12 | 10.81 |
| 9. | ชะลอ/ยุติ | 7 | 6.31 |
| 10. | ไม่เริ่มดำเนินการ | 6 | 5.41 |
| | รวม | 111 | 100 |

สามารถติดตามหรือ Download ข้อมูลผลการดำเนินโครงการตามแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน
ด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558 - 2565 ได้ที่

<http://www.otp.go.th> หรือ QR code :



แผนยุทธศาสตร์

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2560 - 2564) (ฉบับทบทวน)

กลุ่มติดตามและประเมินผล สำนักแผนงาน

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) มีหน้าที่จัดทำแผนหลัก แผนแม่บท แผนการลงทุน ด้านการขนส่งและจราจรในระดับประเทศ รวมทั้งศึกษา เสนอแนะนโยบาย และกำหนดมาตรการ มาตรฐาน ด้านการจัดระบบการจราจรทางบกให้สอดคล้องกับแผนหลักด้านการขนส่งและจราจร รวมทั้งติดตามและ ประเมินผลการดำเนินงานตามแผนดังกล่าวที่ได้ศึกษา วิเคราะห์ และจัดทำขึ้น ในการปฏิบัติหน้าที่ดังกล่าว ให้สอดคล้องและตอบสนองกับแนวโน้ม ทิศทางและสถานการณ์ปัจจุบันของประเทศ ตลอดจนนโยบายและ แผนของชาติทุกระดับที่เกี่ยวข้อง ประกอบด้วย นโยบายรัฐบาล ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580) แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2560 - 2564) ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบ คมนาคมขนส่งของไทย ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2560 - 2579) ยุทธศาสตร์และแผนการพัฒนาระบบ โครงสร้างพื้นฐาน ด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558 - 2565 (8 ปี) แผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2560 - 2564 และนโยบายรัฐบาลประเทศไทย 4.0 (Thailand 4.0) กับการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง สนข. จึงได้จัดทำ แผนยุทธศาสตร์สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2560 - 2564) (ฉบับทบทวน) เพื่อใช้เป็นเครื่องมือในการบริหารจัดการภายในองค์กร เพื่อให้ทุกหน่วยงานภายใน สนข. มีทิศทางการดำเนินงาน เป็นไปในทิศทางเดียวกันและมุ่งสู่เป้าหมายเดียวกัน

การวิเคราะห์สถานภาพองค์กร (SWOT Analysis)

การบริหารจัดการภายในองค์กรเพื่อนำองค์กรไปสู่ความสำเร็จตามเป้าหมายที่วางไว้ จำเป็นต้องมี เครื่องมือหรือกลยุทธ์ที่เหมาะสม สอดคล้องกับสถานะแวดล้อมขององค์กรทั้งภายในและภายนอก ซึ่งเทคนิค และวิธีการในการวิเคราะห์สถานภาพหรือสถานะขององค์กร เพื่อนำมากำหนดกลยุทธ์ที่เหมาะสมสอดคล้องกับ การบริหารจัดการองค์กรมีหลายวิธี สนข. เลือกใช้วิธี SWOT เนื่องจากเป็นหนึ่งในเทคนิควิธีที่นิยมใช้กัน อย่างแพร่หลาย สรุปผลการวิเคราะห์ ได้ดังนี้

| S จุดแข็ง (Strengths) | W จุดอ่อน (Weaknesses) |
|---|--|
| <ol style="list-style-type: none"> 1. สนข. มีอำนาจหน้าที่ชัดเจน เป็นหน่วยงานหลักในการเสนอแนะนโยบายและจัดทำแผนหลัก แผนแม่บท และยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบขนส่งและจราจร ความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อมในระบบการขนส่งของประเทศ 2. สนข. บริหารงานภารกิจและงานนโยบายเร่งด่วนที่ได้รับมอบหมายโดยตรงจากฝ่ายนโยบายได้อย่างมีประสิทธิภาพภายใต้ข้อจำกัดของคนและเวลา 3. สนข. เป็นกรรมการและเลขานุการคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) ทำให้มีเครือข่ายการดำเนินงานในระดับพื้นที่ เพื่อนำไปสู่การปฏิบัติอย่างเป็นรูปธรรม 4. สนข. จัดการข้อมูลเอกสารสารบรรณด้วยระบบอิเล็กทรอนิกส์ (e-office) ทำให้สะดวกต่อการค้นหาเอกสาร | <ol style="list-style-type: none"> 1. สนข. ไม่มีการตรวจติดตามผลกระทบต่อชุมชน สังคม และสิ่งแวดล้อมที่เกิดจากการปฏิบัติตามนโยบายและแผนของ สนข. ทำให้ไม่ทราบว่านโยบายและแผนของ สนข. มีประสิทธิภาพและประสบความสำเร็จอย่างไร 2. บุคลากร สนข. บางส่วนมีทักษะภาษาอังกฤษและทักษะการนำเสนอไม่เพียงพอต่อการปฏิบัติงาน 3. การแบ่งส่วนราชการภายใน สนข. ไม่ครอบคลุมภารกิจ วิจัยเพื่อจัดทำรายงานและแนวโน้มการขนส่งและจราจรทั้งในด้านเศรษฐกิจ ความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อม 4. ปริมาณงาน สนข. มีมาก ทั้งงานภารกิจตามกฎหมายและงานนโยบายเร่งด่วนที่ได้รับมอบหมาย ทำให้มีความจำเป็นต้องให้คณะที่ปรึกษามาช่วยดำเนินการ ส่งผลให้บุคลากรขาดความรู้ความเข้าใจในการปฏิบัติงานเกี่ยวกับภารกิจกำหนดนโยบายการขนส่งและจราจรของประเทศ 5. กระบวนการติดตามและประเมินผลแผนพัฒนาด้านขนส่งและจราจร ไม่มีประสิทธิภาพ ขาดตัวชี้วัดและเป้าหมายการติดตามงานที่จะผลักดันให้บรรลุตามนโยบายและแผนที่วางไว้ |
| O โอกาส (Opportunities) | T ภัยคุกคาม (Threats) |
| <ol style="list-style-type: none"> 1. ประเทศที่มีเทคโนโลยีการขนส่งทางรางที่ก้าวหน้าและบริษัทเอกชน มีความสนใจที่จะร่วมลงทุนก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งโดยเฉพาะการขนส่งทางราง 2. รัฐบาลให้ความสำคัญกับปัญหาอุบัติเหตุทางถนน โดยกำหนดให้การลดอุบัติเหตุและสร้างความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน เป็นวาระสำคัญระดับชาติ 3. รัฐบาลให้ความสำคัญต่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบคมนาคมขนส่ง ตามยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2560 - 2579) และยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง ระยะ 8 ปี (พ.ศ. 2558 - 2565) 4. โครงการขยายระบบขนส่งที่ดีช่วยเพิ่มขีดความสามารถทางเศรษฐกิจ | <ol style="list-style-type: none"> 1. ข้อจำกัดด้านกฎหมาย กฎ ระเบียบ ข้อบังคับ ของหน่วยงานที่รับนโยบายและแผนของ สนข. ไปปฏิบัติไม่เอื้อต่อการดำเนินงาน 2. สศช. คาดว่าแนวโน้มเศรษฐกิจไทยในปี 2561 จะขยายตัวร้อยละ 3.6 - 4.6 ทำให้ผู้ประกอบการที่มีกำลังซื้อมีความต้องการซื้อรถยนต์เพื่อการรองรับการเดินทางและขนส่งมากขึ้น ส่งผลให้ปริมาณรถยนต์บนถนนเพิ่มขึ้น สวนทางกับนโยบายส่งเสริมการขนส่งสาธารณะ 3. สนข. มีหน้าที่ในการจัดทำนโยบายและแผน และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องนำไปปฏิบัติ แต่ไม่มีหน้าที่ในการดำเนินกิจกรรมโครงการเรื่องเกี่ยวกับการก่อสร้าง หรือบริการ ต้องอาศัยหน่วยงานอื่นเป็นฝ่ายปฏิบัติให้งานพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งและจราจรประสบความสำเร็จ 4. สถานะการขนส่งของประเทศในปัจจุบันมีสัดส่วนการขนส่งทางถนนมากกว่าการขนส่งทางน้ำและทางราง ทำให้การขนส่งของไทยไม่มีประสิทธิภาพ 5. โครงสร้างพื้นฐานของประเทศไทยยังไม่เอื้ออำนวยต่อการขนส่งรูปแบบต่างๆ ทำให้มีต้นทุนโลจิสติกส์สูง |

วิสัยทัศน์

สข. เป็น “องค์กรนำในการกำหนดทิศทางและขับเคลื่อนการพัฒนาระบบคมนาคมของประเทศ”

พันธกิจ

1

เสนอแนะนโยบาย มาตรการ มาตรฐาน และจัดทำแผนพัฒนาระบบคมนาคมและขับเคลื่อนให้เกิดผลในการปฏิบัติ

2

ศึกษา วิจัย และพัฒนางานคมนาคมด้วยเทคโนโลยีและนวัตกรรมในการปฏิบัติ

3

ส่งเสริมความปลอดภัยและคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระบบคมนาคม

4

พัฒนาและเผยแพร่ข้อมูลสารสนเทศและองค์ความรู้ด้านคมนาคม

ค่านิยม “OTP to TOP”

T

Teamwork มุ่งเน้นการทำงานเป็นทีมมีจุดมุ่งหมายและเป้าหมายร่วมกัน

O

Open-mind มุ่งเน้นการทำงานแบบเปิดใจ ยอมรับฟังความคิดเห็นของผู้อื่น

P

Partnership มุ่งเน้นการประสานความร่วมมือ และการมีส่วนร่วมในการทำงาน

ค่านิยม “OTP to TOP”

1

พัฒนานโยบายและแผนงาน
คมนาคมเพื่อการพัฒนา
ประเทศอย่างยั่งยืน

2

ผลักดันนโยบายและแผนงาน
คมนาคมสู่การปฏิบัติ

3

พัฒนาปัจจัยสนับสนุน
ความสำเร็จตามพันธกิจ

เป้าประสงค์

1

- มีนโยบายและแผนเพื่อพัฒนาระบบคมนาคมให้มีประสิทธิภาพ (Transport Efficiency) ทุกคนเข้าถึงได้อย่างเท่าเทียม (Inclusive Transport) มีความปลอดภัยและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Green and Safe Transport)

2

- สนับสนุนการดำเนินงานตามนโยบายและแผนการพัฒนาระบบคมนาคมให้เกิดผลเป็นรูปธรรม

3

- บุคลากรมีความรู้ ความสามารถ และศักยภาพสูง
- พัฒนางานวิจัยเพื่อสร้างนวัตกรรม (Innovation) สนับสนุนการจัดทำนโยบายและแผนด้านคมนาคม

กลยุทธ์ (2ส 3น 2ช)

กลยุทธ์ที่ 1.1

มุ่งเน้นการจัดทำนโยบายและแผนพัฒนาการเพิ่มประสิทธิภาพของระบบคมนาคม เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ (Transport Efficiency : TE)

กลยุทธ์ที่ 2.1

สร้างกลไกและขับเคลื่อนนโยบายและแผนงานคมนาคมไปสู่การปฏิบัติด้วยกระบวนการติดตามและประเมินผล

กลยุทธ์ที่ 3.1

สั่งสมความรู้ ความสามารถ และประสบการณ์ของบุคลากรตามแนวทางการพัฒนาบุคลากรที่ต่อเนื่อง (Human Resource Development Road Map : HRD)

กลยุทธ์ที่ 1.2

มุ่งเน้นการจัดทำนโยบายและแผนพัฒนาเพื่อยกระดับการเข้าถึงระบบคมนาคมของประชาชนทุกกลุ่มอย่างเสมอภาคและเท่าเทียม

กลยุทธ์ที่ 2.2

สร้างการรับรู้และเข้าใจร่วมกับภาคีเครือข่ายที่เกี่ยวข้องเพื่อขับเคลื่อนนโยบายและแผนงานคมนาคมไปสู่การปฏิบัติ

กลยุทธ์ที่ 3.2

ส่งเสริมการใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมในการสร้างสรรคงานด้านคมนาคม (Technology and Innovation : TI)

กลยุทธ์ที่ 1.3

มุ่งเน้นการจัดทำนโยบายและแผนพัฒนาระบบคมนาคมที่ปลอดภัยและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม



การขับเคลื่อนแผนยุทธศาสตร์ สนข. ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2560 - 2564) (ฉบับทบทวน) ไปสู่การปฏิบัติ

เพื่อให้การบริหารจัดการภายในองค์กรภายใต้แผนยุทธศาสตร์ สนข. ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2560 - 2564) (ฉบับทบทวน) บรรลุความสำเร็จตามวิสัยทัศน์และเป้าประสงค์ที่ สนข. มุ่งเน้นด้านประสิทธิผล ด้านคุณภาพการให้บริการ ด้านประสิทธิภาพ การปฏิบัติราชการ และด้านการพัฒนาองค์กร โดยที่นโยบายและแผนของ สนข. ส่งผลให้ระบบคมนาคมของประเทศได้รับการพัฒนาอย่างมีประสิทธิภาพ ทุกคนเข้าถึงได้อย่างเท่าเทียม มีความปลอดภัยและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ตามแนวคิดการพัฒนา ภายใต้ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2560 - 2579) ระยะแรก สนข. จึงได้กำหนด โครงการ/กิจกรรม ที่สนับสนุนการบรรลุเป้าประสงค์ของแผนยุทธศาสตร์ สนข. ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2560 - 2564) (ฉบับทบทวน) จำนวนรวมทั้งสิ้น 107 โครงการ/กิจกรรม จำแนกตามประเด็นยุทธศาสตร์ ดังนี้

| ประเด็นยุทธศาสตร์/ กลยุทธ์ | จำนวนโครงการ/ กิจกรรม |
|---|--------------------------|
| ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 1 พัฒนานโยบายและแผนงานคมนาคมเพื่อการพัฒนาประเทศอย่างยั่งยืน | |
| กลยุทธ์ที่ 1.1 มุ่งเน้นการจัดทำนโยบายและแผนพัฒนาการเพิ่มประสิทธิภาพของระบบคมนาคม เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ (Transport Efficiency : TE) | 28 |
| กลยุทธ์ที่ 1.2 มุ่งเน้นการจัดทำนโยบายและแผนพัฒนาเพื่อยกระดับการเข้าถึงระบบคมนาคม ของประชาชนทุกกลุ่มอย่างเสมอภาคและเท่าเทียม (Inclusive Transport : IT) | 18 |
| กลยุทธ์ที่ 1.3 มุ่งเน้นการจัดทำนโยบายและแผนพัฒนาระบบคมนาคมที่ปลอดภัยและเป็นมิตร ต่อสิ่งแวดล้อม (Green and Safe Transport : GST) | 19 |
| ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 2 ผลักดันนโยบายและแผนงานคมนาคมสู่การปฏิบัติ | |
| กลยุทธ์ที่ 2.1 สร้างกลไกและขับเคลื่อนนโยบายและแผนงานคมนาคมไปสู่การปฏิบัติ ด้วยกระบวนการติดตามและประเมินผล (Monitoring and Evaluation : ME) | 30 |
| กลยุทธ์ที่ 2.2 สร้างการรับรู้และเข้าใจร่วมกับภาคีเครือข่ายที่เกี่ยวข้องเพื่อขับเคลื่อนนโยบาย และแผนงานคมนาคมไปสู่การปฏิบัติ (Network Cognition : NC) | 2 |
| ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 3 พัฒนาปัจจัยสนับสนุนความสำเร็จตามพันธกิจ | |
| กลยุทธ์ที่ 3.1 ส่งเสริมความรู้ ความสามารถ และประสบการณ์ของบุคลากรตามแนวทางการพัฒนาบุคลากรที่ต่อเนื่อง (Human Resource Development Road Map : HRD) | 2 |
| กลยุทธ์ที่ 3.2 ส่งเสริมการใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมในการสร้างสรรค์งานด้านคมนาคม (Technology and Innovation : TI) | 8 |
| รวม | 107 |

ทั้งนี้ สนข. ได้มีการติดตามความก้าวหน้า ปัญหาอุปสรรค ของการดำเนินโครงการ กิจกรรม ดังกล่าว ทุกสิ้นปีงบประมาณ เป็นประจำอย่างต่อเนื่อง เพื่อประเมินความสำเร็จและการบรรลุเป้าหมายของการดำเนินโครงการ กิจกรรม อันจะนำไปสู่ การทบทวน ปรับปรุงทิศทางการพัฒนา ปรับเปลี่ยนกลยุทธ์ รวมถึงแนวทางการดำเนินงานให้มีความเหมาะสมสอดคล้องกับสถานการณ์ ที่ส่งผลให้การดำเนินงานของ สนข. บรรลุเป้าประสงค์ที่กำหนดไว้

การติดตามประเมินผล การดำเนินโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้า

กลุ่มกำกับการณ์ขนส่งทางราง
สำนักงานโครงการพัฒนาระบบราง

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) มีอำนาจหน้าที่กำกับและติดตามการดำเนินงานการพัฒนาการขนส่งทางรางและประสานการปฏิบัติ โดยเจ้าหน้าที่ สนข. ได้เดินทางไปสำรวจพื้นที่ภาคสนาม ระหว่างวันที่ 21 - 23 สิงหาคม 2561 เพื่อกำกับและติดตามโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลที่อยู่ระหว่างการก่อสร้างของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) และการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) จำนวน 4 โครงการ ประกอบด้วย (1) โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ - รังสิต และช่วงบางซื่อ - คลิ่งชัน (2) โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ - คูคต (3) โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ และ (4) โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค และช่วงบางซื่อ - ท่าพระ โดยได้มีการประชุมหารือเพื่อรับทราบปัญหาอุปสรรคร่วมกับหน่วยงานเจ้าของโครงการและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง บริษัทที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง และบริษัทผู้รับเหมาก่อสร้าง สรุปสาระสำคัญ ดังนี้

1. โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ - รังสิต และช่วงบางซื่อ - คลิ่งชัน ช่วงบางซื่อ - รังสิต

1.1 สัญญาที่ 1 : งานโยธาสำหรับสถานีกลางบางซื่อ และศูนย์ซ่อมบำรุง รวมทั้งงานก่อสร้างโครงสร้างทาง ระยะทาง 6.20 กิโลเมตร และสถานีจุดจักร โดยกิจการร่วมค้า SU (บริษัท ซิโน - ไทย เอ็นจิเนียริง แอนด์ คอนสตรัคชั่น จำกัด (มหาชน) และบริษัท ยูนิค เอ็นจิเนียริง แอนด์ คอนสตรัคชั่น จำกัด (มหาชน) เริ่มปฏิบัติงานเมื่อวันที่ 4 มีนาคม 2556 ขยายระยะเวลาก่อสร้างสิ้นสุดวันที่ 28 พฤศจิกายน 2562 มีความก้าวหน้าร้อยละ 74.92 ช้ากว่าแผนร้อยละ 1.20 ปัญหาหลักมาจากการระบายน้ำจากโครงสร้างยกระดับออกสู่พื้นราบ ซึ่งเป็นเงื่อนไขจากแหล่งเงินกู้ว่าต้องแก้ไขปัญหาดังกล่าวให้แล้วเสร็จก่อน จึงจะสามารถดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป นอกจากนี้ มีปัญหาผู้เช่าพื้นที่ของ รฟท. เรียกเรื่องเงินค่าเสียหายจากการขอคืนพื้นที่ ซึ่งขณะนี้ รฟท. อยู่ระหว่างเร่งรัดการแก้ไขปัญหาการระบายน้ำในพื้นที่ก่อสร้างและปัญหาจากผู้ร้อง



1.2 สัญญาที่ 2 : งานก่อสร้างโครงสร้างทาง ระยะทาง 20.15 กิโลเมตร พร้อมสถานี 8 แห่ง โดยบริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวลอปเม้นท์ จำกัด (มหาชน) เริ่มปฏิบัติงานเมื่อวันที่ 4 มีนาคม 2556 ขยายระยะเวลาก่อสร้างสิ้นสุดวันที่ 21 พฤษภาคม 2561 มีความก้าวหน้าร้อยละ 99.44 ช้ากว่าแผนร้อยละ 0.56 ปัญหาความล่าช้าเกิดจากผู้บุกรุกพื้นที่ที่ยังไม่ยอมย้ายออกจากพื้นที่

โครงการบริเวณสถานีดอนเมือง และปัญหาข้อร้องเรียนเรื่องทางเข้าออกของชุมชนเดชาพัฒนาบริเวณสถานีหลักหก รวมทั้ง การส่งมอบพื้นที่ก่อสร้างทางขึ้น - ลง และ Skywalk บริเวณสถานีการเคหะ ซึ่งเป็นพื้นที่ของกรมทางหลวง (ทล.) และบริเวณ สถานีดอนเมือง เป็นพื้นที่ภายในท่าอากาศยานดอนเมืองของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (ทอท.)

1.3 สัญญาที่ 3 : งานระบบไฟฟ้าและเครื่องกล รวมจัดหาตู้รถไฟฟ้า สำหรับช่วงบางซื่อ - รังสิต และบางซื่อ - ดลิ่งชัน โดยกลุ่มบริษัท MHSC (มิตซูบิชิ - ฮิตาชิ - สุมิโตโม) เริ่มปฏิบัติงานเมื่อวันที่ 28 มิถุนายน 2559 มีกำหนดแล้วเสร็จ เดือนมิถุนายน 2563 มีความก้าวหน้าร้อยละ 34.72 ช้ากว่าแผนร้อยละ 24.51 ปัญหาความล่าช้าเกิดจากการปรับแผนการเดินทางของ รฟท. ทำให้เริ่ม การปฏิบัติงานได้ล่าช้า ซึ่งขณะนี้ รฟท. อยู่ระหว่างพิจารณาปรับแผน การดำเนินงาน โดยคาดว่าจะเปิดให้บริการได้ในเดือน มกราคม 2564

ปัจจุบัน กระทรวงคมนาคมได้มีคำสั่งลงวันที่ 14 พฤศจิกายน 2561 แต่งตั้งคณะทำงานด้านเทคนิคเพื่อประสานและ ติดตามการดำเนินงานโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดง ภายใต้คณะกรรมการขับเคลื่อนโครงการพัฒนาระบบราง ภายใต้บันทึกความร่วมมือด้านระบบรางระหว่างกระทรวงคมนาคมแห่งราชอาณาจักรไทยและกระทรวงที่ดินโครงสร้างพื้นฐาน การขนส่งและการท่องเที่ยวแห่งญี่ปุ่น โดยมี ผอ. สนข. เป็นประธานคณะทำงาน เพื่อประสาน ติดตาม เร่งรัด และกำกับ การดำเนินงานโครงการให้มีความก้าวหน้าตามแผน

ช่วงบางซื่อ - ดลิ่งชัน

1.4 งานก่อสร้างทางและสถานี 3 แห่ง วงเงิน 8,748 ล้านบาท ดำเนินการก่อสร้าง โดยบริษัท ยูนิค เอ็นจิเนียริง แอนด์ คอนสตรัคชั่น จำกัด (มหาชน) แล้วเสร็จเมื่อวันที่ 18 กรกฎาคม 2555 ขณะนี้อยู่ระหว่างการติดตั้งงานระบบไฟฟ้าและเครื่องกล ร่วมกับสัญญาที่ 3 ข้างต้น

1.5 เพื่ออำนวยความสะดวกให้กับประชาชน รฟท. อยู่ระหว่างการก่อสร้างสะพานกลับรถ 1 แห่ง (ฝั่งตะวันตก) บริเวณ สถานีบางบำหรุ วงเงิน 113.9 ล้านบาท โดยกิจการร่วมค้าอาร์แอล ดี เอสแอล เริ่มปฏิบัติงานเมื่อวันที่ 21 มีนาคม 2560 สิ้นสุด สัญญาวันที่ 11 กันยายน 2561 ซึ่งผู้รับเหมาก่อสร้างอยู่ระหว่างเร่งรัดดำเนินการ

1.6 สนข. ได้รับการประสานแจ้งปัญหาน้ำท่วมทางลอดจุดกลับรถ (Underpass U-Turn) ในเส้นทางถนนเลียบบทาง รถไฟสายใต้ บริเวณคลองบางกอกน้อย จึงได้มอบหมายเจ้าหน้าที่ไปสำรวจพื้นที่ (เพิ่มเติม) เมื่อวันที่ 6 กันยายน 2561 สรุปได้ ดังนี้

(1) ทางลอดฝั่งถนนชัยพฤกษ์มีปัญหา น้ำท่วมขังภายในทางลอด โดยปัจจุบันสำนักการระบายน้ำกรุงเทพมหานคร ได้ติดตั้งเครื่องสูบน้ำชั่วคราวเพื่อช่วยเครื่องสูบน้ำของ รฟท. ที่ติดตั้งอยู่แล้วในพื้นที่ และดำเนินการก่อสร้างบ่อสูบน้ำถนนเลียบบ ทางรถไฟสายใต้ (ฝั่งขาออก) และติดตั้งเครื่องสูบน้ำ โดยว่าจ้างห้างหุ้นส่วนจำกัด แสงนิมม เริ่มปฏิบัติงานวันที่ 19 กรกฎาคม 2561 ระยะเวลาดำเนินการ 180 วัน

(2) ทางลอดฝั่งสถานีรถไฟบางบำหรุ พบปัญหาน้ำท่วมขังภายในทางลอด ปัจจุบันยังไม่สามารถระบายน้ำได้ทัน การหากมีปริมาณน้ำฝนเป็นจำนวนมาก เนื่องจากเครื่องสูบน้ำมีจำนวนไม่เพียงพอ รวมทั้งขาดการบำรุงรักษาสถานีสูบน้ำ และมีการลัดลอบขโมยสายไฟของเครื่องสูบน้ำ จึงทำให้ไม่สามารถใช้งานได้

2. โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ - คูคต

สถานะล่าสุด ณ สิ้นเดือนกรกฎาคม 2561 มีความก้าวหน้าสะสมร้อยละ 72.71 เร็วกว่าแผนร้อยละ 3.01 โดยแบ่งตามสัญญาการก่อสร้าง ดังนี้

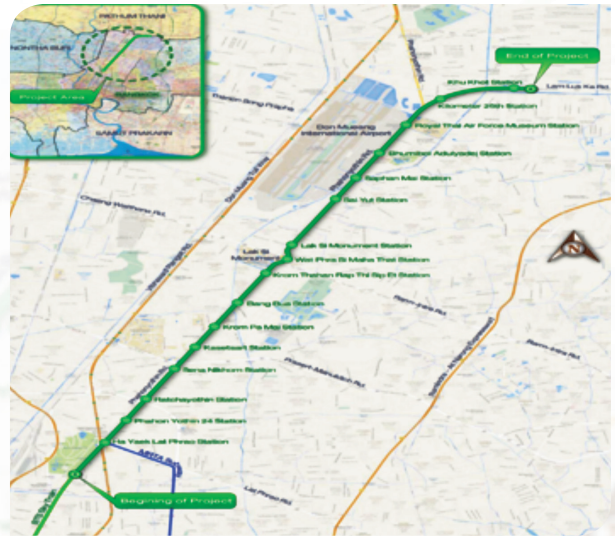
2.1 สัญญาที่ 1 : งานก่อสร้าง ช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ โดยบริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวลล็อปเมนต์ จำกัด (มหาชน) เริ่มปฏิบัติงานเมื่อวันที่ 1 มิถุนายน 2558 สิ้นสุดการปฏิบัติงานวันที่ 9 กุมภาพันธ์ 2562 มีความก้าวหน้าร้อยละ 67.96 เร็วกว่าแผนร้อยละ 5.22 ทั้งนี้ ในงานก่อสร้างอุโมงค์ทางรถยนต์ลอดแยกรัชโยธิน มีกำหนดก่อสร้างแล้วเสร็จและจะเปิดให้บริการเพื่อบรรเทาปัญหาการจราจรในเดือนตุลาคม 2561

2.2 สัญญาที่ 2 : งานก่อสร้าง ช่วงสะพานใหม่ - คูคต โดยกิจการร่วมค้า UN - SH - CH ประกอบด้วย บริษัท ยูนิค เอ็นจิเนียริง แอนด์ คอนสตรัคชั่น จำกัด (มหาชน) บริษัท ซิโนไฮโดร (ไทยแลนด์) จำกัด และบริษัท ไซนาฮาร์เบอร์ เอ็นจิเนียริง จำกัด เริ่มปฏิบัติงานเมื่อวันที่ 1 มิถุนายน 2558 สิ้นสุดการปฏิบัติงานวันที่ 9 กุมภาพันธ์ 2562 มีความก้าวหน้าร้อยละ 81.05 เป็นไปตามแผน

2.3 สัญญาที่ 3 : งานก่อสร้าง ศูนย์ซ่อมบำรุงและอาคารจอดรถ โดยกิจการร่วมค้า STEC - AS ประกอบด้วย บริษัท ซิโน - ไทย เอ็นจิเนียริง แอนด์ คอนสตรัคชั่น จำกัด (มหาชน) และบริษัท เอ.เอส. แอสโซซิเอท เอ็นจิเนียริง (1964) จำกัด เริ่มปฏิบัติงานเมื่อวันที่ 1 มิถุนายน 2558 สิ้นสุดการปฏิบัติงานวันที่ 9 กุมภาพันธ์ 2562 มีความก้าวหน้าร้อยละ 79.02 เร็วกว่าแผนร้อยละ 0.02

2.4 สัญญาที่ 4 : งานระบบราง โดยกิจการร่วมค้า STEC - AS เริ่มปฏิบัติงานเมื่อวันที่ 1 สิงหาคม 2558 สิ้นสุดการปฏิบัติงานวันที่ 11 เมษายน 2562 มีความก้าวหน้าร้อยละ 69.76 เร็วกว่าแผนร้อยละ 2.46

2.5 อย่างไรก็ตาม สัญญาที่ 5 : งานระบบรถไฟฟ้า อยู่ระหว่างรอกรุงเทพมหานครยื่นรับโอนโครงการ เพื่อที่จะเปิดให้บริการได้ภายในปี 2563 ซึ่งหากไม่สามารถรับโอนโครงการ อาจส่งผลให้การเปิดให้บริการล่าช้ากว่าแผนที่กำหนด

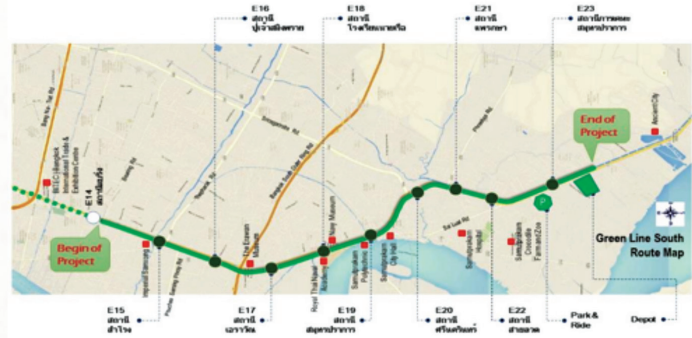


3. โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ

3.1 สัญญาที่ 1 : งานก่อสร้าง ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ โดยบริษัท ช.การช่าง จำกัด (มหาชน) เริ่มปฏิบัติงานเมื่อวันที่ 1 มีนาคม 2555 สิ้นสุดการปฏิบัติงานวันที่ 7 มิถุนายน 2559 ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ ร้อยละ 100

3.2 สัญญาที่ 2 : งานระบบราง โดยบริษัท ช.การช่าง จำกัด (มหาชน) เริ่มปฏิบัติงานเมื่อวันที่ 26 เมษายน 2556 สิ้นสุดการปฏิบัติงานวันที่ 4 มกราคม 2560 ดำเนินการแล้วเสร็จ ร้อยละ 100

3.3 สำหรับงานด้านระบบไฟฟ้า กรุงเทพมหานคร และบริษัท กรุงเทพธนาคม จำกัด รับผิดชอบดำเนินการ โดยมีบริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) เป็นผู้รับจ้างดำเนินการ มีความคืบหน้าร้อยละ 70.64 ล่าช้ากว่าแผนร้อยละ 3.7 เนื่องจากมีความล่าช้าในการส่งเอกสารและส่งอุปกรณ์ระบบจัดเก็บค่าโดยสารอัตโนมัติ (Automatic Fare Collection) และประตูกั้นชานชาลาอัตโนมัติ



(Platform Screen Door) ขณะนี้อยู่ระหว่างการทดสอบการใช้งานระบบไฟฟ้าสถานี และงานระบบควบคุมและระบบอาณัติสัญญาณ รวมทั้งการติดตั้งอุปกรณ์ซ่อมบำรุงบางส่วนในงานก่อสร้างศูนย์ซ่อมบำรุง ทั้งนี้ จะเปิดให้บริการเดินรถที่เหลือทั้งหมด จำนวน 8 สถานี ในวันที่ 5 ธันวาคม 2561

4. โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค และช่วงบางซื่อ - ท่าพระ

4.1 สัญญาที่ 1 : งานก่อสร้างทางใต้ดิน ช่วงหัวลำโพง - สนามไชย โดยบริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวล็อปเมนต์ จำกัด (มหาชน) เริ่มปฏิบัติงานเมื่อวันที่ 4 เมษายน 2554 ขยายสัญญาสิ้นสุดการปฏิบัติงานวันที่ 26 มกราคม 2561 ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ

4.2 สัญญาที่ 2 : งานก่อสร้างทางใต้ดิน ช่วงสนามไชย - ท่าพระ โดยบริษัท ช.การช่าง จำกัด (มหาชน) เริ่มปฏิบัติงานเมื่อวันที่ 4 เมษายน 2554 ขยายสัญญาสิ้นสุดการปฏิบัติงานวันที่ 3 กันยายน 2561 ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ

4.3 สัญญาที่ 3 : งานก่อสร้างทางยกระดับ ช่วงเตาปูน - ท่าพระ โดยกิจการร่วมค้า SH - UN ประกอบด้วย บริษัท ซีโนไฮโดร (ไทยแลนด์) จำกัด และบริษัท ยูนิค เอ็นจิเนียริง แอนด์ คอนสตรัคชั่น จำกัด (มหาชน) เริ่มปฏิบัติงานวันที่ 4 เมษายน 2554 ขยายสัญญาสิ้นสุดการปฏิบัติงาน 12 พฤศจิกายน 2561 มีความก้าวหน้าร้อยละ 96.60 เร็วกว่าแผนร้อยละ 1.57 อย่างไรก็ตามโครงการมีปัญหาอุปสรรค ดังนี้

(1) การก่อสร้างสถานีสิรินธร มีความก้าวหน้าคิดเป็นร้อยละ 88.75 เนื่องจากปัญหาความล่าช้าจากการเวนคืนที่ดิน ซึ่งขณะนี้การเวนคืนแล้วเสร็จและอยู่ระหว่างเร่งรัดการก่อสร้าง

(2) การก่อสร้างสถานีไฟฉาย มีความก้าวหน้าคิดเป็นร้อยละ 77.40 เนื่องจากมีปัญหาการส่งมอบพื้นที่กับโครงการก่อสร้างอุโมงค์ทางลอดแยกไฟฉายของกรุงเทพมหานคร

(3) การพัฒนาพื้นที่เชื่อมต่อการเดินทางโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนขยาย บริเวณสถานีบางโพ รฟม. ได้นำเสนอข้อมูลการเชื่อมต่อการเดินทาง ซึ่งประกอบด้วย ท่าเรือบางโพ บัณฑิตวิทยาลัย และศูนย์บริการร่วมของกระทรวงคมนาคม ซึ่ง รฟม. ได้มีหนังสือส่งข้อมูลให้ สนข. เพื่อนำเสนอต่อคณะกรรมการพิจารณาการเชื่อมต่อบรรณไฟฟ้าฯ ขนส่งมวลชนกับขนส่งสาธารณะรูปแบบอื่น เมื่อวันที่ 12 เมษายน 2559 อย่างไรก็ตาม ในปัจจุบัน มีการปรับปรุงแบบท่าเรือและทางเดินเชื่อมต่อเพื่อให้สอดคล้องกับโครงการทางเลียบแม่น้ำเจ้าพระยาของกรุงเทพมหานคร

(4) สัญญาที่ 4 : งานก่อสร้างทางยกระดับ ช่วงท่าพระ - หลักสอง โดยบริษัท ซีโน - ไทย เอ็นจิเนียริง แอนด์ คอนสตรัคชั่น จำกัด (มหาชน) เริ่มปฏิบัติงานเมื่อวันที่ 4 เมษายน 2554 ขยายสัญญาสิ้นสุดการปฏิบัติงานวันที่ 6 เมษายน 2561 ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ ร้อยละ 100

(5) สัญญาที่ 5 : งานระบบราง (ตลอดทั้งโครงการ 2 ช่วง) โดยบริษัท ช.การช่าง จำกัด (มหาชน) เริ่มปฏิบัติงานเมื่อวันที่ 4 เมษายน 2554 ขยายสัญญาสิ้นสุดการปฏิบัติงานวันที่ 17 ธันวาคม 2560 ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ



5. ข้อเสนอแนะต่อการวางแผนพัฒนาด้านการขนส่งและจราจร

5.1 การเดินทางสัญจรของประชาชน

รฟท. ควรจัดให้มีการซ่อมบำรุงเครื่องสูบน้ำและร่วมกับกรุงเทพมหานครและจังหวัดนนทบุรี ในการแก้ไขปัญหาที่ท่วมบริเวณทางลอดจุดกลับรถ (Underpass U-Turn) ในเส้นทางถนนเลียบทางรถไฟสายใต้ บริเวณคลองบางกอกน้อย

ในโครงการรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดง ช่วงบางซื่อ - ตลิ่งชัน โดยตรวจสอบสภาพและซ่อมแซมเครื่องสูบน้ำให้มีความพร้อมใช้งาน รวมทั้งเร่งรัดการก่อสร้างทางกลับรถยกระดับบริเวณสถานีบางบำหรุ เพื่อลดปัญหาการจราจรบริเวณจุดตัดทางรถไฟและน้ำท่วมจุดกลับรถ

5.2 การเชื่อมต่อการเดินทางกับการขนส่งรูปแบบอื่น

คณะกรรมการพิจารณาการเชื่อมต่อระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกับขนส่งสาธารณะรูปแบบอื่นควรจะพิจารณาเกี่ยวกับการพัฒนาพื้นที่เชื่อมต่อการเดินทางโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนขยายบริเวณสถานีบางโพ ซึ่ง รฟม. ได้นำเสนอข้อมูลการเชื่อมต่อการเดินทาง ประกอบด้วย ท่าเรือบางโพ ป้ายรถเมล์ และศูนย์บริการร่วมของกระทรวงคมนาคม รวมทั้งประสานงานเกี่ยวกับการปรับปรุงแบบท่าเรือและทางเดินเชื่อมต่อเพื่อให้สอดคล้องกับโครงการทางเลียบบนน้ำเจ้าพระยาของกรุงเทพมหานคร

5.3 การบริหารโครงการ

รฟม. ควรเร่งประสานงานกับกรุงเทพมหานครในการรับโอนโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ - คูคต และช่วงบางซื่อ - สมุทรปราการ เพื่อให้เกิดความชัดเจนในการบริหารจัดการทรัพย์สิน หนี้สิน และสิทธิต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อไม่ให้เกิดผลกระทบต่อการทำงานตลิ่งชันเกี่ยวกับการเดินรถไฟฟ้าสายสีเขียวส่วนต่อขยาย ในช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ - คูคต ซึ่งอยู่ระหว่างการพิจารณา

5.4 การออกแบบและส่งมอบพื้นที่ระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

(1) โครงการรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดง ช่วงบางซื่อ - รังสิต

รฟท. ทอท. และ ทล. ควรเร่งรัดประสานงานกันเพื่อให้การออกแบบและก่อสร้างสะพานลอยคนข้ามที่ใช้เป็นทางเดินลอยฟ้าสำหรับเชื่อมต่อไปยังสถานีของโครงการรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดง ช่วงบางซื่อ - รังสิต บริเวณสถานีดอนเมืองเพื่อเชื่อมต่อกับอาคารผู้โดยสารภายในท่าอากาศยานดอนเมือง รวมทั้งสถานีการเคหะ ซึ่งต้องใช้พื้นที่ของ ทล.

(2) โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงบางซื่อ - ท่าพระ

รฟม. ควรเร่งรัดการดำเนินงานของผู้รับเหมาก่อสร้างบริเวณแยกไฟฉายและประสานการดำเนินงานร่วมกับกรุงเทพมหานครอย่างใกล้ชิด ในการดำเนินงานก่อสร้างสถานีไฟฉายกับโครงการก่อสร้างอุโมงค์ทางลอดแยกไฟฉายของกรุงเทพมหานคร เพื่อไม่ให้เกิดผลกระทบต่อโครงสร้างของรถไฟฟ้าและสถานีที่ก่อสร้างแล้วเสร็จและลดปัญหาการจราจรบริเวณแยกไฟฉาย รวมทั้งการเปิดให้บริการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย ช่วงเตาปูน - ท่าพระ ในปี 2563

6. ประมวลภาพการติดตามความคืบหน้า

6.1 โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ - รังสิต และช่วงบางซื่อ - ตลิ่งชัน





6.2 โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ - คูคต



6.3 โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ



6.4 โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค และช่วงบางซื่อ - ท่าพระ



เทคโนโลยีสำหรับประมวลผล และองค์ประกอบในการทำ

Big Data

ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศการขนส่งและจราจร
กลุ่มพัฒนาระบบข้อมูลสารสนเทศ

การเชื่อมโยง Big Data ไปสู่ระบบการประมวลผลสำหรับข้อมูลปริมาณมาก สามารถจัดแบ่งเทคโนโลยี ออกเป็น 4 กลุ่ม ดังนี้

กลุ่มที่หนึ่ง (Open Source Software – OSS) คือ กลุ่ม software ที่เปิดเผย source code ของโปรแกรม ทำให้สามารถแก้ไข ดัดแปลง source code ได้หมด ซึ่งเป็นการให้สิทธิเสรีแก่ผู้ที่จะนำไปใช้เพื่อการพัฒนา Software ร่วมกัน ในลักษณะของสังคม Software สำหรับ Software ที่มีการศึกษาเพื่อใช้ในการพัฒนา Big Data คือ Apache Hadoop และ Cloudera

กลุ่มที่สอง ระบบฐานข้อมูลที่ไม่ใช้ภาษา “SQL” (NoSQL Database) เนื่องจากความสามารถที่รวดเร็ว สามารถรองรับข้อมูลแบบ Semi-Structured และ Unstructured ได้ รองรับการขยายตัวในแนวนอน (Horizontal Scaling) ซึ่งสอดคล้องกับสถาปัตยกรรมของ Hadoop ตัวอย่างผลิตภัณฑ์ทางด้าน NoSQL Database ที่เป็นที่ยอมรับได้แก่ Cassandra, CouchBase, HBase, MongoDB เป็นต้น

กลุ่มที่สาม Data Visualization Tools ซึ่งเป็นเครื่องมือที่จะช่วยแปลงข้อมูล Big Data ที่ได้รับการกลั่นกรองแล้ว มาแสดงในรูปของแผนภาพ ง่ายต่อการเข้าใจ และนำไปสู่การตัดสินใจในขั้นถัดไป บทบาทของเครื่องมือกลุ่มนี้จะอยู่ในระดับ ปฏิบัติการ ให้ติดตามสถานะของระบบและการแก้ปัญหาได้ง่าย เช่น SkyTree Mahout

กลุ่มที่สี่ คือ “Analytic Database” ในกลุ่มนี้อาจจะนำไปใช้กับระบบคลังข้อมูลได้ด้วย โดยใช้ เทคนิคในการทำงาน แบบต่างๆ เพื่อตอบโจทย์ด้านความเร็ว นอกจากนี้ยังมีเทคโนโลยีการบริหารจัดการ Big Data ในลักษณะ Cloud Computing

จากที่กล่าวมาข้างต้นนั้นพบว่า การทำ Big Data ขึ้นกับแต่ละองค์กร ซึ่งในไทยก็มีหลายหน่วยงานที่ทำ Big Data เช่น ธนาคารกรุงไทย ได้เริ่มต้นกับ Big Data มาหลายปีแล้วโดยมีข้อมูลว่าทำให้รายได้ขององค์กรเพิ่มขึ้นแบบก้าวกระโดด ทั้งนี้ การทำ Big Data ไม่ใช่เรื่องง่ายและต้องใช้เวลา ซึ่งในการทำ Big Data นั้น นอกจากเทคโนโลยีที่รองรับดังที่กล่าวมาแล้ว ยังต้องคำนึงถึง องค์ประกอบที่สำคัญ 3 สิ่ง ต่อไปนี้

1. Data Cleansing เมื่อพิจารณาดีแล้วว่า องค์กรจำเป็นต้องมี Big Data ให้เริ่มจากการตรวจสอบข้อมูลที่มีอยู่ว่า ผ่านมา มีการบันทึกเกี่ยวกับข้อมูลประเภทใดบ้าง มีการจัดเก็บข้อมูลแบบใด จากนั้นให้เริ่มขั้นตอนแรกของการทำ Big Data ด้วยการทำให้ Data Cleansing ซึ่งก็คือ จัดระบบระเบียบข้อมูลใหม่ อะไรสามารถทิ้งได้ก็ให้กำจัดออกไป คงไว้เฉพาะข้อมูลสำคัญ และสอดคล้องกับข้อมูลที่จะเริ่มบันทึกใหม่

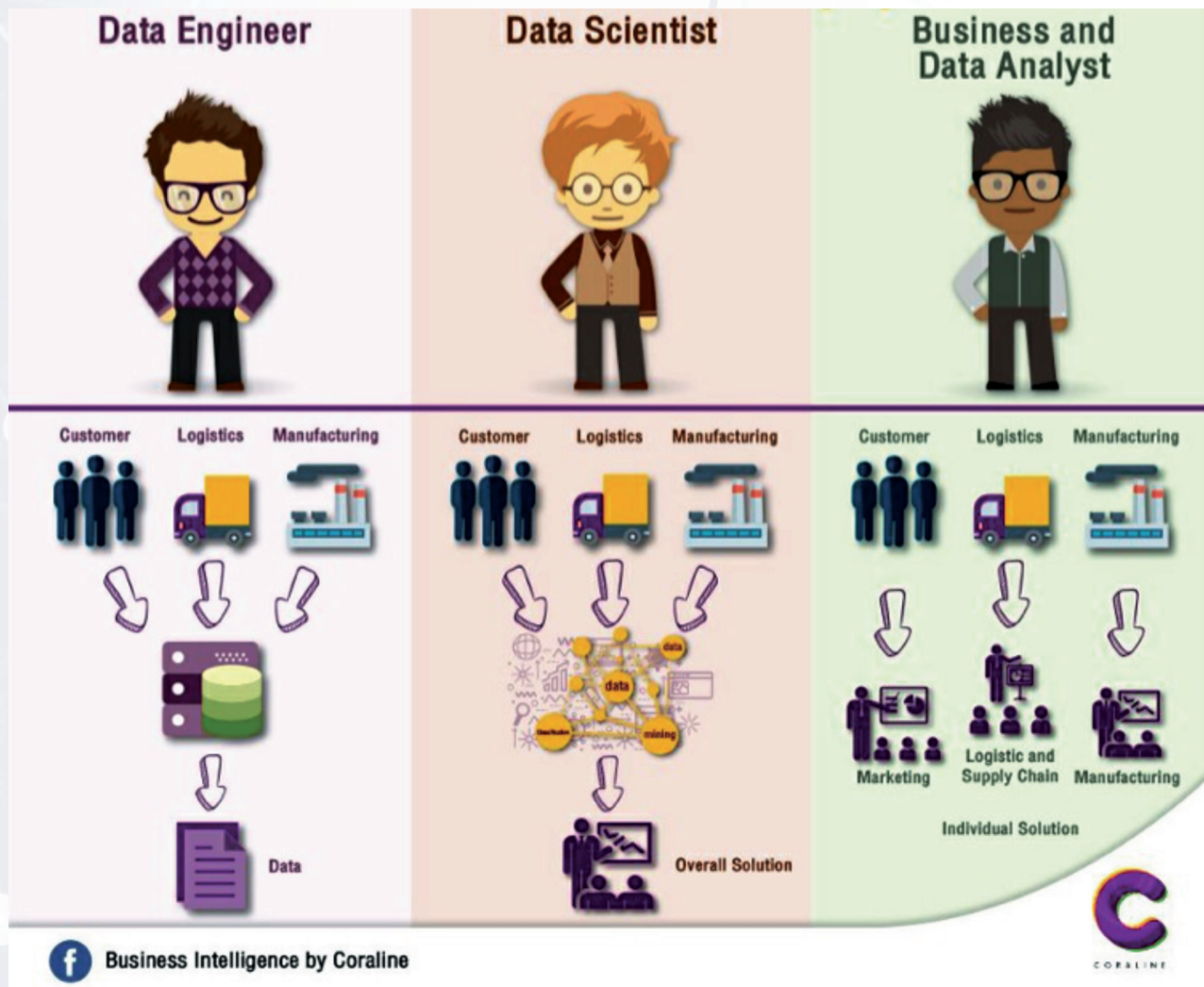
2. Data Management การจัดการข้อมูลมีสิ่งที่ต้องคำนึงถึงอยู่ 2 เรื่องคือ วิธีการบันทึกข้อมูลและประสิทธิภาพ การประมวลผลที่รวดเร็ว เพราะข้อมูลที่จะต้องบันทึกมีรูปแบบที่หลากหลายไม่ใช่เพียงแค่ตัวเลขที่เป็นสถิติ เวลา เพศ อายุ ที่อยู่ หรือเบอร์โทรศัพท์เพียงแค่นั้น ข้อมูลบางอย่างอาจเป็นโค้ดหรือรหัสข้อมูล การบันทึกไว้ในไฟล์ Excel หรือแม้แต่การจัดเก็บ ในฐานข้อมูลอย่าง SQL ก็อาจจะไม่พอ วิธีการหนึ่งที่ได้รับนิยมนิยมในการจัดเก็บข้อมูลสำหรับการทำ Big Data คือ การใช้ซอฟต์แวร์ ที่ชื่อว่า Hadoop ที่มีความสามารถในการจัดเก็บข้อมูลจำนวนมาก จัดเก็บได้ทั้งข้อมูลที่มีรูปแบบและไม่มีรูปแบบ สามารถค้นหา ตลอดจนประมวลผลข้อมูลได้อย่างรวดเร็ว และมีบริการ Cloud ในส่วนของ Hadoop as a Services ไว้ให้บริการด้วย เช่น Microsoft HDInsight หรือ Google DataProc

3. Data Analysis ท้ายที่สุดของการนำข้อมูลจาก Big Data ไปใช้ประโยชน์จำเป็นต้องอาศัยนักวิเคราะห์ข้อมูล (Data Scientist) ที่มีความรู้และประสบการณ์ทั้งในเรื่องของ Data mining, Predictive analytic, Text analytic, Social media analytic หรือ Machine learning เป็นต้น ไม่เช่นนั้นแล้วข้อมูลที่มีอยู่เป็นจำนวนมากก็ไม่ต่างอะไรกับข้อมูลขยะที่ไร้ค่าและ เป็นการทำให้ Big Data ที่สูญเปล่าทั้งเงินทุนและเวลา

อาชีพที่เกี่ยวข้องกับ Big Data

ในยุคเศรษฐกิจดิจิทัล Big Data ได้กลายเป็นทรัพยากรที่มีค่า เพราะเป็นอีกหนึ่งกลไกสำคัญขององค์กรทั้งภาครัฐกิจ และรัฐบาลในยุคปัจจุบัน เนื่องจากเป็นสิ่งที่รวบรวมพฤติกรรม รสนิยม รวมถึงความคิดเห็นของผู้คนบนโลกต่อสิ่งรอบตัวต่างๆ แทบทุกกิจกรรมที่เราทำในหนึ่งวัน กลายเป็นข้อมูลที่น่าไปใช้ได้ ไม่ว่าจะเป็นการต่อยอดทางธุรกิจเพื่อสร้างสินค้าและบริการ ให้เข้าถึงกลุ่มผู้บริโภคเป้าหมายได้มากขึ้น หรือนำไปใช้เพื่อออกแบบนโยบายภาครัฐให้เข้ากับความต้องการของประชาชน อย่างไรก็ตาม ข้อมูลจำนวนมหาศาลนี้ ไม่สามารถนำมาปรับใช้ได้ทันที ด้วยขนาด ความเร็ว และความหลากหลายของข้อมูล ทำให้องค์กรต้องการคนที่สามารถทำความเข้าใจข้อมูลและดึงแก่นสำคัญออกมาใช้ได้ จึงต้องมีบุคลากรที่เกี่ยวข้องในการจัดการ ในที่นี้จะขอกล่าวถึงบุคลากรจาก 3 อาชีพหลักที่สำคัญในการทำ Big Data ได้แก่

1. Data Engineer คือ บุคคลที่ทำหน้าที่ในการจัดการข้อมูลทั้งหมดของระบบ ตั้งแต่ระบุชนิดของข้อมูล วางโครงสร้าง การเข้าออก วิธีการจัดเก็บ และเรียกใช้งานข้อมูลทั้งระบบ รวมไปถึงเป็นผู้รับผิดชอบในการทำให้ข้อมูลเป็นระเบียบสวยงาม และพร้อมใช้ เพื่อส่งต่อให้ Data Scientist นำไปต่อยอด โดยมีมุมมองของข้อมูลเป็นไปในลักษณะ Flowchart หรือ Pipeline รวมไปถึงการจัดเก็บ และเลือกใช้ Storage เป็นงานที่ต้องอาศัยทักษะหลายๆ ด้านมารวมกัน ตั้งแต่ระบบ ETL, การ Clean ข้อมูล ทั้งในเชิง structure และสถิติ, การดึงข้อมูลจากระบบ Online หรือ Real-Time จนไปถึงการ Transform Model ที่ Data Scientist สร้างขึ้นมา ให้นำไปขึ้นเป็น Production หรือ สร้างเป็น Application เพื่อให้ Data Analyst ใช้งานต่ออีกด้วย



2. Data Scientist คือ บุคคลที่นำข้อมูลจากหลายๆ แหล่ง มาผ่านวิธีการต่างๆ เช่น Data Mining, Machine Learning, Optimization เพื่อค้นหา และกลั่นกรององค์ความรู้จากข้อมูลขนาดใหญ่ไปให้องค์กรประยุกต์ใช้ในการดำเนินกิจการ ทำหน้าที่เป็นตัวกลางเชื่อมระหว่างโจทย์ของผู้บริหารองค์กรกับข้อมูลที่มีอยู่เพื่อให้ได้มาซึ่งทางออกที่มีประสิทธิภาพที่สุดจากการนำ Big Data มาทำให้เป็น Information เพื่อนำไปวิเคราะห์ให้เกิดเป็นความรู้หรือความเข้าใจ และตกผลึกเป็นองค์ความรู้ให้องค์กรนำไปต่อยอด

3. Data Analyst คือ บุคคลที่ใช้ข้อมูลในการวิเคราะห์แนวโน้ม หรือแก้ปัญหาจากสิ่งที่ผิดแปลกไปจากแนวโน้มเดิม โดยใช้หลักสถิติและหลักวิชาการ ทั้งนี้ การวิเคราะห์จำเป็นต้องอาศัยประสบการณ์ และมุมมองที่หลากหลาย ประกอบกับการคิดอย่างมีระบบ จึงจะสามารถนำข้อมูลไปใช้งานได้อย่างมีประสิทธิภาพ

ดังนั้น องค์กรใหญ่ระดับโลกหรือบริษัทที่มีวิสัยทัศน์ในการใช้ Big Data หรือ สร้าง Artificial Intelligence จะมีการรับสมัครพนักงานมี Skill ชัดเจน และแบ่งหน้าที่กันอย่างเป็นระบบ เพื่อส่งเสริมให้แต่ละคนสามารถต่อยอดงานของตัวเองได้ และแบ่งเวลาเพื่อเรียนรู้เพิ่มเติม ต่อยอดจากสิ่งเดิมที่ตนเองถนัด และวาง Position ของแต่ละองค์กรไว้อย่างชัดเจนว่าจะให้แต่ละคนทำงานแค่ไหน และขอบเขตของงานที่รับผิดชอบเป็นอย่างไร เพื่อให้องค์กรเดินหน้าไปในทิศทางเดียวกัน

สรุปผลการศึกษาความเหมาะสมและออกแบบระบบขนส่งสาธารณะเมืองพิษณุโลก

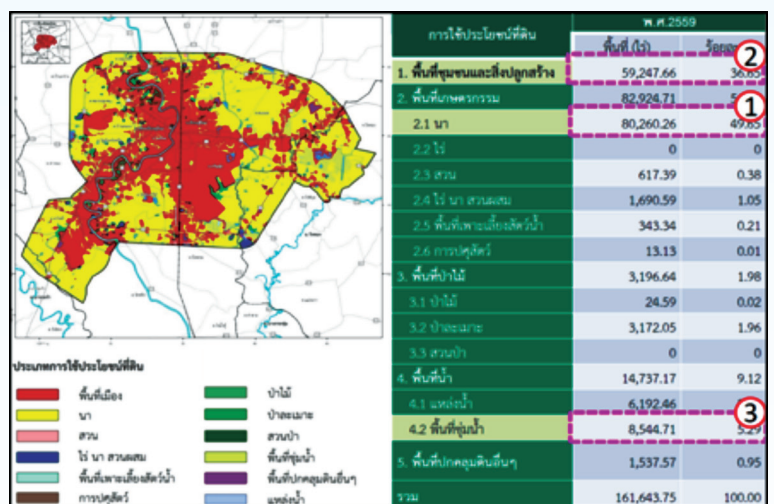
สำนักส่งเสริมระบบการขนส่งและจราจรในภูมิภาค
สนช.

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนช.) ได้รับการจัดสรรงบประมาณประจำปี พ.ศ. 2560 ให้ดำเนินการจ้างที่ปรึกษาศึกษาความเหมาะสมและออกแบบระบบขนส่งสาธารณะเมืองพิษณุโลก โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาาระบบขนส่งสาธารณะเมืองพิษณุโลกที่เชื่อมโยงโครงข่ายการเดินทางกับระบบขนส่งในทุกรูปแบบในจังหวัดพิษณุโลกและจังหวัดใกล้เคียงโดยรอบ เพื่อลดปริมาณการใช้รถส่วนบุคคล และแก้ปัญหาการจราจรติดขัด รวมทั้งจัดทำแผนแม่บทการจัดระบบการจราจรเมืองพิษณุโลกและพื้นที่ต่อเนื่องที่มีความต้องการเดินทาง ตลอดจนศึกษาความเหมาะสมและออกแบบเบื้องต้นระบบขนส่งสาธารณะเมืองพิษณุโลก เพื่อเชื่อมโยงระบบโครงข่ายและโครงสร้างพื้นฐานร่วมกับระบบขนส่งรูปแบบอื่นได้อย่างมีประสิทธิภาพ

มหาวิทยาลัยนเรศวร ซึ่งเป็นที่ปรึกษาได้ดำเนินการศึกษาความเหมาะสมและออกแบบระบบขนส่งสาธารณะเมืองพิษณุโลกเสร็จสมบูรณ์เมื่อเดือนมีนาคม 2561 โดยสามารถสรุปสาระสำคัญของผลการศึกษาได้ ดังนี้

1. การขยายตัวของเมือง

การใช้ประโยชน์ที่ดินปัจจุบันของผังเมืองรวมเมืองพิษณุโลก เป็นพื้นที่เกษตรกรรม 82,924.71 ไร่ (ร้อยละ 51.30) รองลงมาคือ พื้นที่ชุมชนและสิ่งปลูกสร้าง 59,247.66 ไร่ (ร้อยละ 36.65) และพื้นที่ผืนน้ำ 14,737.17 ไร่ (ร้อยละ 9.12) (รูปที่ 1) จากลักษณะการตั้งถิ่นฐาน ในอดีตตั้งถิ่นฐานตามแนวแม่น้ำ (Curvilinear Settlements) ปัจจุบันการตั้งถิ่นฐานตามโครงข่ายการคมนาคมตามแนวยาว (Linear Settlements) และการตั้งถิ่นฐานแบบกลุ่ม (Clustered Settlements) การกระจายตัวของเมืองเป็นไปหลายทิศทาง โดยมีการกระจายตัวออกจากศูนย์กลางเมืองเดิมบริเวณวัดพระศรีรัตนมหาธาตุ และย่านการค้าสถานีรถไฟ เมืองมีการกระจายตัวตามโครงข่ายการคมนาคมตามแนวทางหลวงหมายเลข 12 ทางหลวงหมายเลข 1086 ทางหลวงหมายเลข 1063 ทางหลวงหมายเลข 117 และมีการขยายสิ่งปลูกสร้างไปตามแนวถนนวงแหวน (ทางหลวงหมายเลข 126)

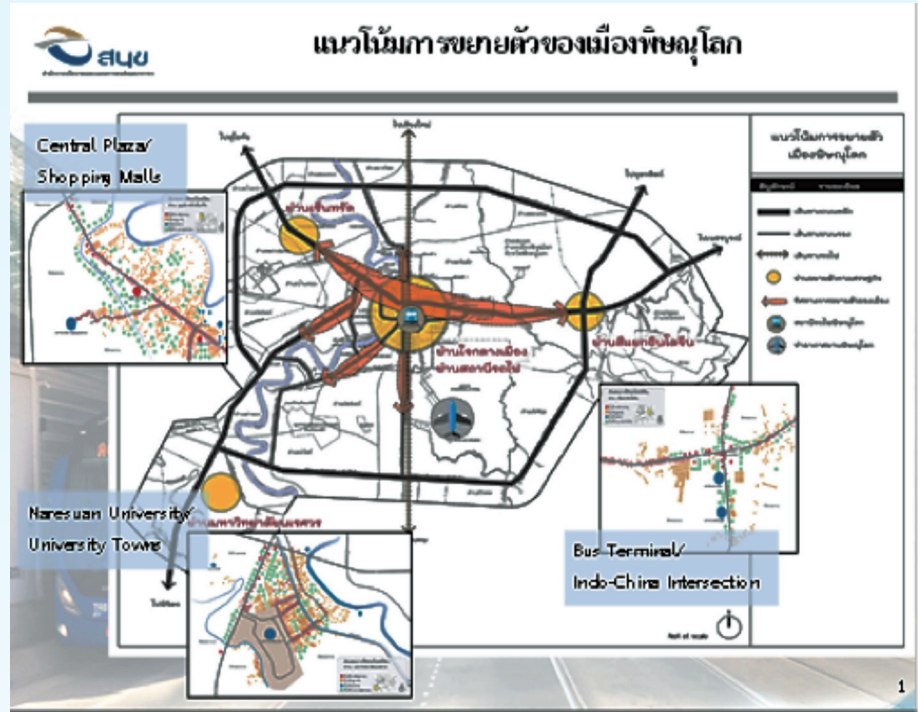


รูปที่ 1 การใช้ประโยชน์ที่ดินในเขตผังเมืองรวมเมืองพิษณุโลก

ซึ่งเมื่อพิจารณาแนวโน้มการขยายตัวและการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินของเมือง พบว่า เมืองมีแนวโน้มการขยายตัวทุกทิศทางตามแนวโครงข่ายเส้นทางคมนาคมทั้งถนนและทางรถไฟ โดยเฉพาะตามแนวเส้นทางรถไฟซึ่งพาดผ่านกลางเมืองขึ้นไปทางด้านเหนือ มีการใช้ประโยชน์ที่ดินค่อนข้างเข้มข้น เนื่องจากบทบาทของจังหวัดพิษณุโลกในการเป็นศูนย์กลางขนส่งสินค้าผู้โดยสาร และการบริการต่างๆ (รูปที่ 2)



รูปที่ 2 โครงข่ายถนนเขตเมืองพิษณุโลก และแนวโน้มการขยายตัวของเมือง



ที่มา : กรมโยธาธิการและผังเมือง (โครงการวางและจัดทำผังเมืองรวมเมืองพิษณุโลก ปรับปรุงครั้งที่ 3)

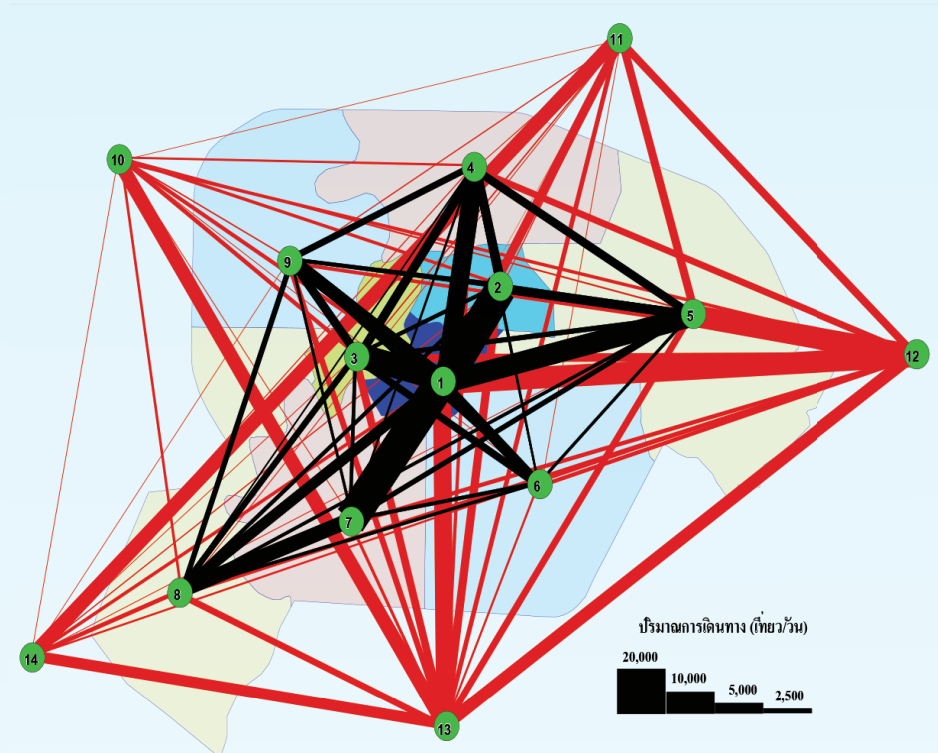
2. แนวโน้มความต้องการการเดินทาง

1) พฤติกรรมการเดินทางของครัวเรือน ส่วนใหญ่มีการเดินทางวันละ 2 เที่ยว คิดเป็นประมาณร้อยละ 85 และการเดินทาง 3 เที่ยวต่อวัน และ 4 เที่ยวขึ้นไปต่อวัน มีสัดส่วนประมาณร้อยละ 9 และ 6 ตามลำดับ สำหรับการเดินทางเฉลี่ยของครัวเรือนคิดเป็นประมาณ 3.42 เที่ยว/ครัวเรือน กลุ่มประชากรส่วนใหญ่อยู่ในวัยทำงานช่วงอายุระหว่าง 20 ถึง 60 ปี ลักษณะการเดินทางเพื่อไปทำงานโดยยานพาหนะส่วนตัว ประกอบด้วย รถจักรยานยนต์ทั้งขับขี่เองและโดยสารรถจักรยานยนต์เพื่อเดินทาง ทั้งนี้ การเดินทางระหว่างบ้านและที่ทำงานมีสัดส่วนมากที่สุด โดยเลือกรูปแบบการเดินทางที่มีความสะดวกเป็นอันดับแรก

2) จากการวิเคราะห์ลักษณะการกระจายการเดินทางของพื้นที่ศึกษาสามารถสรุปได้ว่า การเดินทางภายในพื้นที่ผังเมืองรวมเมืองพิษณุโลก (Internal Traffic) ประมาณ 318,000 เที่ยวต่อวัน คิดเป็นร้อยละ 64 ของการเดินทางทั้งหมด การเดินทางเข้าและออกพื้นที่ผังเมืองรวมเมืองพิษณุโลก (In-Out Traffic) ประมาณ 122,000 เที่ยวต่อวัน คิดเป็นร้อยละ 26 ของการเดินทางทั้งหมด ส่วนการเดินทางผ่านพื้นที่ผังเมืองรวมเมืองพิษณุโลก (Through Traffic) ประมาณ 50,000 เที่ยวต่อวัน คิดเป็นร้อยละ 10 ของการเดินทางทั้งหมด (ดังแสดงในรูปที่ 3)

รายละเอียด

- กลุ่มพื้นที่ 1 พื้นที่ชั้นใน (CBD เทศบาล)
- กลุ่มพื้นที่ 2 ชุมชนบ้านอรุณภูมิ
วัดสระ สี่เหลี่ยม
- กลุ่มพื้นที่ 3 วัดคูหาสวรรค์ บ้านคลอง
- กลุ่มพื้นที่ 4 หัวรอ เต็งหนาม
วัดมะขามเตี้ย
- กลุ่มพื้นที่ 5 ม.พิชญโลก แยกอินโดจีน
- กลุ่มพื้นที่ 6 สนามบิน ค่ายเอกาทศรถ
- กลุ่มพื้นที่ 7 วัดจุฬามณี วัดจันทร์
ตะวันตกและตะวันออก
- กลุ่มพื้นที่ 8 ม.นครสวรรค์ ท่าโพธิ์
- กลุ่มพื้นที่ 9 พลายชุมพล เซ็นทรัล
- กลุ่มพื้นที่ 10 บ้านกร่าง สุขุทัย ตาก
- กลุ่มพื้นที่ 11 วัดโบสถ์ อุดรดิตถ์ แพร่
- กลุ่มพื้นที่ 12 วังทอง เพชรบูรณ์
- กลุ่มพื้นที่ 13 บึงพระ วัดพริก พิจิตร
- กลุ่มพื้นที่ 14 บางระกำ นครสวรรค์
กรุงเทพฯ



รูปที่ 3 ลักษณะการกระจายการเดินทางในพื้นที่ศึกษาในปัจจุบัน

3. สภาพระบบขนส่งสาธารณะในปัจจุบัน

3.1 ในเขตเมืองพิชญโลกมีรถโดยสารประจำทางให้บริการ 3 ประเภท ดังนี้

1) รถโดยสารประจำทางที่ให้บริการในจังหวัดพิชญโลก ได้แก่ รถโดยสารประจำทางหมวด 1 (ให้บริการภายในเขตผังเมืองรวมเมืองพิชญโลก) และรถโดยสารประจำทางหมวด 4 (รถโดยสารเชื่อมต่ออำเภอเมืองและอำเภออื่นๆ ในจังหวัดพิชญโลก) ซึ่งให้บริการ ณ สถานีขนส่งแห่งที่ 1

2) รถโดยสารประจำทางให้บริการระหว่างจังหวัด ได้แก่ รถโดยสารประจำทางหมวด 2 (ให้บริการเชื่อมต่อระหว่างกรุงเทพมหานครและจังหวัดพิชญโลก) และรถโดยสารประจำทางหมวด 3 (เชื่อมต่อจังหวัดพิชญโลกกับจังหวัดอื่น) ซึ่งให้บริการ ณ สถานีขนส่งแห่งที่ 2

3) รถโดยสารไม่ประจำทาง อาทิ รถแท็กซี่ รถสามล้อเครื่อง (รถตุ๊กๆ) รถสามล้อถีบ รถจักรยานยนต์รับจ้าง

3.2 ปัญหาของระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองพิชญโลกปัจจุบัน สรุปได้ดังนี้

1) เส้นทางรถโดยสารสาธารณะไม่ทั่วถึง อาทิ ไม่มีเส้นทางเชื่อมโยงไปยังท่าอากาศยานพิชญโลก มีจำนวนสายเชื่อมโยงไประหว่างสถานีขนส่งทั้งสองแห่งค่อนข้างน้อย และไม่มีเส้นทางเชื่อมโยงไปยังพื้นที่ชุมชนบางส่วน ส่งผลให้ต้องใช้นานพาหนะส่วนบุคคล หรือรถโดยสารไม่ประจำทางที่มีค่าใช้จ่ายสูง หรือรถโดยสารประจำทางหมวด 4 ซึ่งมีความถี่ในการบริการน้อยมาก เป็นต้น

2) มีการทับซ้อนของแนวเส้นทางบนถนนสายหลัก อาทิ ถนนพิชัยสงครามมีรถโดยสารประจำทางให้บริการ 4 สาย และถนนทางหลวงหมายเลข 12 ช่วงสถานีขนส่งแห่งที่ 1 ถึงแยกบ้านคลองมีรถโดยสารให้บริการ 3 สาย เป็นต้น

3) การให้บริการไม่สะดวกและไม่ดึงดูดผู้โดยสาร ซึ่งพบว่าจำนวนรถโดยสารประจำทางที่ให้บริการทั่วไปมีเพียง 5 สาย และรถรับส่งนักเรียน 1 สาย ส่วนใหญ่ให้บริการตั้งแต่เวลา 06.00 - 18.00 น. มีเพียง 2 สายเท่านั้นที่ให้บริการถึง

เวลา 20.00 น. และมีความถี่ในการให้บริการ (Headway) อยู่ที่ 20 - 60 นาทีต่อคัน ส่งผลให้ผู้โดยสารต้องใช้เวลาในการรอรถนาน จึงนิยมใช้ยานพาหนะส่วนบุคคลมากกว่า

4) จุดจอดและสิ่งอำนวยความสะดวกโดยสายยังไม่ได้มาตรฐาน บางแห่งมีสภาพทรุดโทรม มีรถส่วนบุคคลเข้าไปจอดข้างทางบริเวณป้ายรถโดยสาร ส่งผลให้เกิดขวางการรับ - ส่งผู้โดยสารของรถโดยสารสาธารณะ

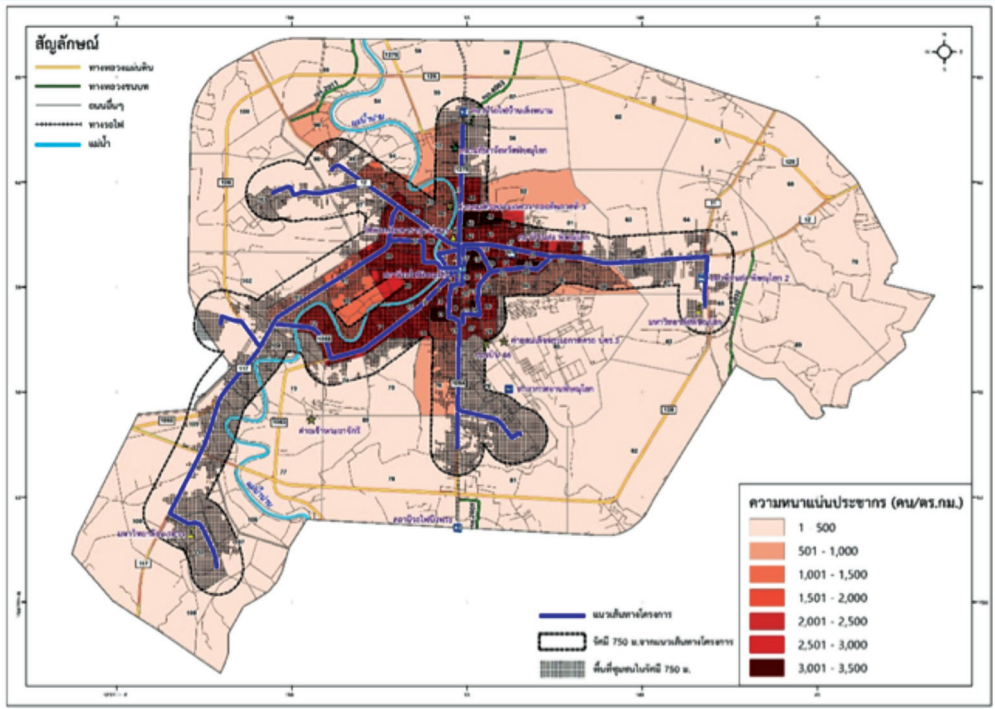
4. รูปแบบระบบขนส่งสาธารณะ

4.1 การศึกษาได้กำหนดให้ระบบขนส่งสาธารณะมีบทบาทในการเดินทางและเชื่อมต่อในเขตเมือง (Inner-city Connectivity) และการเชื่อมต่อระหว่างเมืองและอำเภอหลักในจังหวัดพิษณุโลกและจังหวัดอื่นๆ (Intercity Connectivity) นอกจากนี้ยังได้นำแนวคิดการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งสาธารณะ (Transit Oriented Development: TOD) มาประกอบการกำหนดแนวเส้นทางเบื้องต้น ร่วมกับปัจจัยต่างๆ ได้แก่ กิจกรรมของเมือง การตั้งถิ่นฐานและการกระจายตัวของเมือง สภาพทางกายภาพของพื้นที่เมือง จากนั้นจึงนำมากำหนดโครงข่ายและรูปแบบระบบขนส่งสาธารณะเมืองพิษณุโลก ภายใต้หลักการ “ครอบคลุมการเดินทาง สะดวก และบริหารจัดการได้อย่างยั่งยืน”

4.2 พื้นที่ให้บริการของโครงข่ายระบบขนส่งสาธารณะ

- การศึกษาได้พิจารณาพื้นที่ให้บริการของระบบขนส่งสาธารณะจากปัจจัยต่างๆ ดังนี้
- (1) มีประชากรหนาแน่นสูงกว่า 1,000 คนต่อตารางกิโลเมตร
 - (2) มีแหล่งดึงดูดการเดินทางขนาดใหญ่ เช่น ห้างสรรพสินค้า สถานีขนส่ง สถานีราชการขนาดใหญ่ เป็นต้น
 - (3) มีจุดเปลี่ยนถ่ายการขนส่ง เช่น สถานีรถไฟ สถานีขนส่ง สนามบิน เป็นต้น
 - (4) แนวถนนสามารถเชื่อมต่อกับโครงข่ายถนนสายหลักในเขตเมืองได้

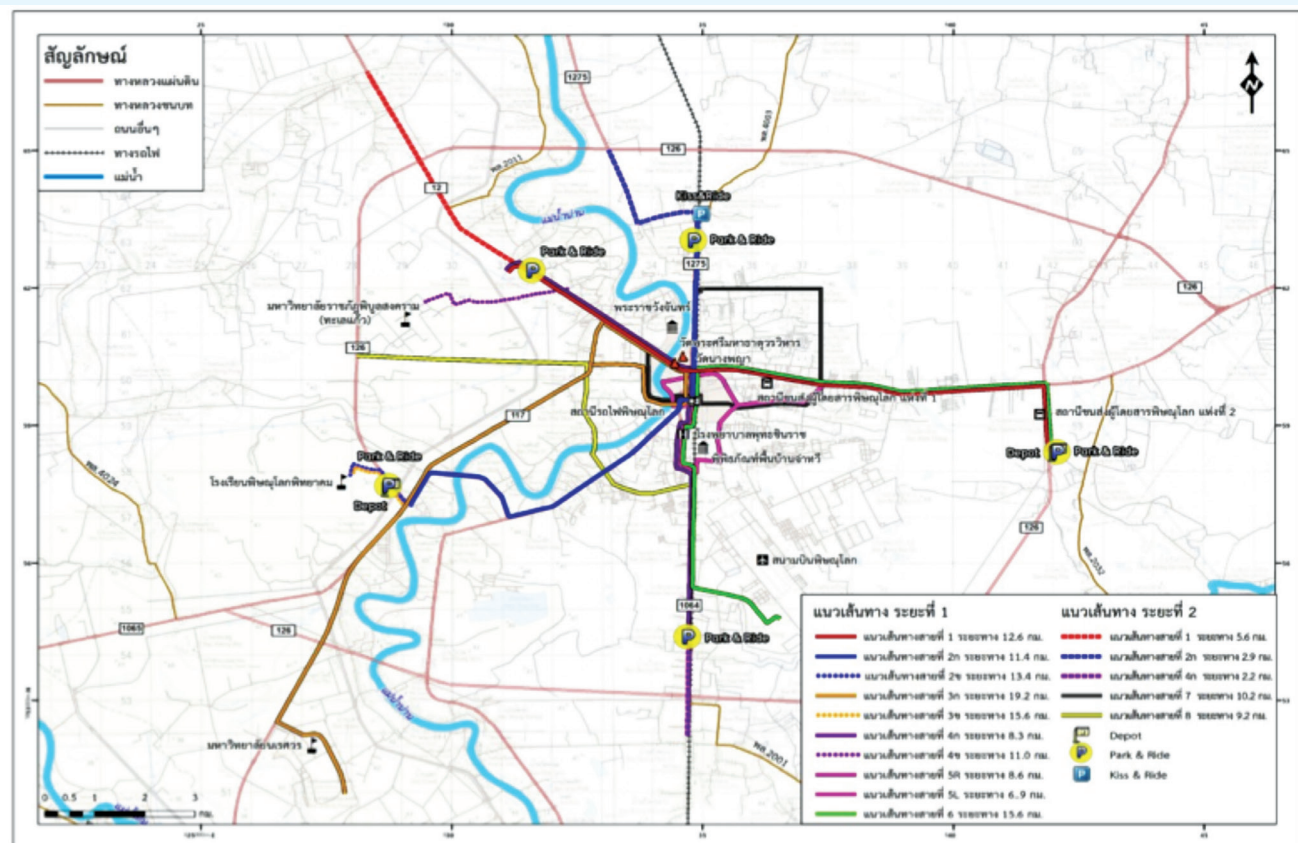
ซึ่งสามารถกำหนดพื้นที่ให้บริการของโครงข่ายระบบขนส่งสาธารณะได้ดังรูปที่ 4



รูปที่ 4 พื้นที่ให้บริการของระบบขนส่งสาธารณะเมืองพิษณุโลก

5. แนวเส้นทางระบบขนส่งสาธารณะและการกำหนดแนวเส้นทาง

การศึกษาได้พิจารณาเปรียบเทียบระหว่างรูปแบบเส้นทางสายหลัก - สายเสริม (Trunk and Feeder) และรูปแบบส่งตรงถึงปลายทาง (Direct Service or Point to Point) พบว่า รูปแบบส่งตรงถึงปลายทางเป็นรูปแบบที่มีความเหมาะสมกับเมืองพิษณุโลก เนื่องจากเป็นรูปแบบที่สะดวกและรวดเร็ว การเดินทางส่วนใหญ่ไม่จำเป็นต้องเปลี่ยนถ่ายระหว่างเส้นทาง และได้พิจารณาจากลักษณะการเดินทางในเขตเมืองพิษณุโลก พบว่าเป็นการเดินทางผ่านใจกลางเมือง ร้อยละ 57 การเดินทางเข้าสู่ใจกลางเมือง ร้อยละ 23 และการเดินทางที่ออกนอกเมือง ร้อยละ 20 จึงสามารถกำหนดเส้นทางระบบขนส่งสาธารณะได้ 6 เส้นทาง ตามรูปที่ 5



รูปที่ 5 แนวเส้นทางระบบขนส่งสาธารณะเมืองพิษณุโลก (ระยะที่ 1 และ 2)

ทั้งนี้ การศึกษาได้เสนอแนวเส้นทางระบบขนส่งสาธารณะหลัก ที่แบ่งสายสีน้ำเงิน สายสีส้ม และสายสีม่วงออกเป็น สาย ก และ สาย ข เพื่อรองรับการเดินทางจากโรงเรียนพิษณุโลกพิทยาคม (แห่งใหม่) และศูนย์การแพทย์พุทธชินราช ซึ่งจะเปิดให้บริการในปี 2562 และกำหนดให้สายสีเขียวเป็นเส้นทางที่ครอบคลุมจุดเปลี่ยนระบบการเดินทาง จุดเปลี่ยนถ่ายและเชื่อมต่อระบบขนส่งสาธารณะหลักของเมือง เช่น สถานีขนส่งแห่งที่ 1 และ 2 สถานีรถไฟ และท่าอากาศยานพิษณุโลก โดยสามารถกำหนดเป็นแผนดำเนินโครงการระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองพิษณุโลกได้ ดังนี้

- **แผนระยะที่ 1** ก่อสร้างในปี พ.ศ. 2563 - 2564 และเปิดให้บริการในปี พ.ศ. 2565 ประกอบด้วย 6 เส้นทาง ระยะทางรวม 80.5 กิโลเมตร วงเงินลงทุนรวม 3,206.57 ล้านบาท

ตารางที่ 1 แนวเส้นทางระบบขนส่งสาธารณะเมืองพิษณุโลก ระยะที่ 1

| เส้นทาง | แนวเส้นทาง |
|--|--|
| เส้นทางที่ 1 (สีแดง) | มหาวิทยาลัยพิษณุโลก - สถานีขนส่งผู้โดยสารแห่งที่ 2-สถานีขนส่งผู้โดยสารแห่งที่ 1 - วัดพระศรีรัตนมหาธาตุ - ศาลากลางจังหวัด - มหาวิทยาลัยราชภัฏพิบูลสงคราม (ส่วนทะเลแก้ว) - หมู่บ้านพิษณุโลกเมืองใหม่ |
| เส้นทางที่ 2ก (สีน้ำเงิน) | แยกเต็งหนาม - สนามกีฬาจังหวัด - แยกสะพานสูง - สถานีรถไฟ - หอนาฬิกา - สนามฟุตบอล - วัดสว่างอารมณ์ |
| เส้นทางที่ 2ข (สีน้ำเงิน) | แนวเส้นทางเหมือน 2ก แต่เพิ่มอีก 2 สถานี คืออยู่ซ่อมบำรุง และโรงเรียนพิษณุโลกพิทยาคม |
| เส้นทางที่ 3ก (สีส้ม) | มหาวิทยาลัยนเรศวร - แยกอุ่นว้าย - สะพานประจักษ์ - มหาวิทยาลัยราชภัฏพิบูลสงคราม (ส่วนวังจันทร์) - สถานีรถไฟ - แยกตลาดเช้า - วัดพระศรีรัตนมหาธาตุ - ศาลากลางจังหวัด - สีหราชโคขัย |
| เส้นทางที่ 3ข (สีส้ม) | แนวเส้นทางเหมือน 3ก แต่เริ่มต้นที่โรงเรียนพิษณุโลกพิทยาคม |
| เส้นทางที่ 4ก (สีม่วง) | หมู่บ้านพิษณุโลกเมืองใหม่ - ศาลากลางจังหวัด - วัดพระศรีรัตนมหาธาตุ - แยกสะพานสูง - สถานีรถไฟ - โรงพยาบาลพุทธชินราช - แยกมาลาเปียง - เคหะพิษณุโลก |
| เส้นทางที่ 4ข (สีม่วง) | แนวเส้นทางเหมือน 4ก แต่เริ่มต้นที่มหาวิทยาลัยราชภัฏพิบูลสงคราม (ส่วนทะเลแก้ว) |
| เส้นทางที่ 5R (สีชมพูวนขวา) | โรงพยาบาลกรุงเทพพิษณุโลก - โรงพยาบาลรังสิริรักษา - โรงเรียนเฉลิมขวัญสตรี - สถานีรถไฟ - โรงพยาบาลพุทธชินราช - ตลาดทรัพย์สินนธ์ - โรงเรียนสาธิตมหาวิทยาลัยนเรศวร - วิทยาลัยเทคนิคพิษณุโลก - ห้าแยกโคกมะตูม - บิ๊กซีเรือนแพ |
| เส้นทางที่ 5L (สีชมพูวนซ้าย) | แนวเส้นทางเหมือน 5R แต่สิ้นสุดที่วิทยาลัยเทคนิคพิษณุโลก |
| เส้นทางที่ 6 (สีเขียว) (Airport Express) | มหาวิทยาลัยพิษณุโลก - สถานีขนส่งผู้โดยสารแห่งที่ 2 - สถานีขนส่งผู้โดยสารแห่งที่ 1 - แยกสะพานสูง - สถานีรถไฟ - ท่าอากาศยานพิษณุโลก |

ตารางที่ 2 เส้นทางระบบขนส่งสาธารณะเมืองพิษณุโลก และวงเงินลงทุนโครงการตามแผนระยะที่ 1

| เส้นทาง | ระยะทาง (กม.) | จำนวนสถานี (แห่ง) | รูปแบบเทคโนโลยี | ลักษณะทางวิ่ง | ครอบคลุมการเดินทาง (เที่ยว/วัน)* | วงเงินลงทุน (ล้านบาท)** |
|--|---------------|-------------------|---------------------------------------|--|----------------------------------|-------------------------|
| เส้นทางที่ 1 (สีแดง) | 12.6 | 15 | (รถรางล้อยาง) Auto Tram | ช่องทางเฉพาะกลางถนน | 26,978 | 762.29 |
| เส้นทางที่ 2ก (สีน้ำเงิน) | 11.4 | 21 | รถโดยสารประจำทาง (Regular Bus) | ใช้พื้นที่ร่วมกันกับการจราจรประเภทอื่น | 29,634 | 231.38 |
| เส้นทางที่ 2ข (สีน้ำเงิน) | 13.4 | 23 | รถโดยสารประจำทาง (Regular Bus) | ใช้พื้นที่ร่วมกันกับการจราจรประเภทอื่น | | |
| เส้นทางที่ 3ก (สีส้ม) | 19.3 | 25 | รถโดยสารประจำทาง (Regular Bus) | ช่องทางเฉพาะกลางถนนบางช่วง | 22,961 | 595.30 |
| เส้นทางที่ 3ข (สีส้ม) | 15.6 | 22 | รถโดยสารประจำทาง (Regular Bus) | ช่องทางเฉพาะกลางถนนบางช่วง | | |
| เส้นทางที่ 4ก (สีม่วง) | 8.3 | 15 | รถโดยสารประจำทาง (Regular Bus) | ช่องทางเฉพาะกลางถนนบางช่วง | 29,845 | 233.36 |
| เส้นทางที่ 4ข (สีม่วง) | 11.0 | 15 | รถโดยสารประจำทาง (Regular Bus) | ช่องทางเฉพาะกลางถนนบางช่วง | | |
| เส้นทางที่ 5R (สีชมพูวนขวา) | 8.6 | 17 | รถโดยสารประจำทาง ขนาดเล็ก (Micro Bus) | ใช้พื้นที่ร่วมกันกับการจราจรประเภทอื่น | 17,277 | 228.55 |
| เส้นทางที่ 5L (สีชมพูวนซ้าย) | 6.9 | 14 | รถโดยสารประจำทาง ขนาดเล็ก (Micro Bus) | ใช้พื้นที่ร่วมกันกับการจราจรประเภทอื่น | | |
| เส้นทางที่ 6 (สีเขียว) (Airport Express) | 15.6 | 7 | รถโดยสารประจำทาง (Regular Bus) | ใช้พื้นที่ร่วมกันกับการจราจรประเภทอื่น | 22,859 | 269.94 |
| รวม | 80.5** | 105** | | | 149,553 | 2,320.82 |

หมายเหตุ: * การเดินทางที่มีต้นทางและปลายทางอยู่ในพื้นที่ให้บริการที่สามารถเดินทางได้โดยไม่ต้องเปลี่ยนถ่าย
 ** ระยะทางและสถานีรวมสำหรับเส้นทางที่มีการให้บริการ 2 รูปแบบ (ก และ ข) นับเพิ่มเฉพาะส่วนต่างของแนวเส้นทางที่เพิ่มจากเส้นทาง ก
 *** วงเงินลงทุนที่ปรากฏ เป็นค่าก่อสร้างงานโยธาและงานจัดซื้อขบวนรถระยะที่ 1

ตารางที่ 3 สรุปวงเงินลงทุนโครงการตามแผนระยะที่ 1

| รายการ | วงเงินลงทุน (ล้านบาท) |
|---------------------------------|-----------------------|
| ค่าก่อสร้างงานโยธา | 812.82 |
| วงเงินสำรองงานโยธา | 81.28 |
| งานจัดซื้อขบวนรถระยะที่ 1 | 1,508 |
| ค่างานระบบ (ล้านบาท) | 473.69 |
| ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน | 235.55 |
| ค่าจ้างที่ปรึกษาออกแบบควบคุมงาน | 75.23 |
| ค่าเตรียมการก่อนเปิดให้บริการ | 20.00 |
| วงเงินลงทุนรวมระยะที่ 1 | 3,206.57 |

• **แผนระยะที่ 2** ก่อสร้างในปี พ.ศ. 2572 - 2573 และเปิดให้บริการในปี พ.ศ. 2574 ประกอบด้วยส่วนต่อขยาย 3 เส้นทาง และเส้นทางใหม่ 2 เส้นทาง ระยะทางรวม 30.1 กิโลเมตร วงเงินลงทุนรวม 911.42 ล้านบาท (ประกอบด้วย ค่าก่อสร้างงานโยธา 116.50 ล้านบาท วงเงินสำรองงานโยธา 11.65 ล้านบาท งานจัดซื้อขบวนรถระยะที่ 2 วงเงิน 678.00 ล้านบาท ค่างานระบบ 74.14 ล้านบาท ค่าจ้างที่ปรึกษาออกแบบควบคุมงาน 11.13 ล้านบาท ค่าเตรียมการช่วงก่อนเปิดให้บริการ 20.00 ล้านบาท) ทั้งนี้ แผนระยะที่ 2 ไม่มีการเวนคืนที่ดิน เนื่องจากก่อสร้างป้ายและสถานีในเขตทางเดิม

ตารางที่ 4 เส้นทางระบบขนส่งสาธารณะเมืองพิษณุโลก และวงเงินลงทุนโครงการตามแผนระยะที่ 2

| เส้นทาง | ระยะทาง (กม.) | จำนวนสถานี (แห่ง) | รูปแบบเทคโนโลยี | ลักษณะทางวิ่ง | วงเงินลงทุน (ล้านบาท) |
|-------------------------|---------------|-------------------|--------------------------------------|--|-----------------------|
| ส่วนต่อขยายสายสีแดง | 5.6 | 3 | รถรางล้อยาง (Auto Tram) | ช่องทางเฉพาะกลางถนน | 33.19 |
| ส่วนต่อขยายสายสีน้ำเงิน | 2.9 | 55 | รถโดยสารประจำทาง (Regular Bus) | ใช้พื้นที่ร่วมกันกับการจราจรประเภทอื่น | 13.05 |
| ส่วนต่อขยายสายสีม่วง | 2.2 | 3 | รถโดยสารประจำทาง (Regular Bus) | ช่องทางเฉพาะกลางถนน บางช่วง | 9.16 |
| สายที่ 7 (สายสีเทา) | 10.2 | 14 | รถโดยสารประจำทาง (Regular Bus) | ใช้พื้นที่ร่วมกันกับการจราจรประเภทอื่น | 35.48 |
| สายที่ 8 (สายสีเหลือง) | 9.2 | 17 | รถโดยสารประจำทางขนาดเล็ก (Micro Bus) | ใช้พื้นที่ร่วมกันกับการจราจรประเภทอื่น | 25.62 |
| รวม | 30.1 | 42 | | | 116.50 |

หมายเหตุ : วงเงินลงทุนที่ปรากฏ เป็นค่าก่อสร้างงานโยธาเท่านั้น

6. ประเด็นพิจารณาด้านวิศวกรรม

การศึกษาได้เปรียบเทียบเทคโนโลยีของระบบรถโดยสารประจำทางด่วนพิเศษ (Bus Rapid Transit: BRT) รถราง (Tram) และรถรางล้อยาง (Auto Tram) โดยผลการศึกษาสรุพบว่า สายสีน้ำเงิน สายสีส้ม สายสีม่วง และสายสีเขียว จะใช้รถโดยสารขนาดปกติ (Regular Bus) ระบบเครื่องยนต์มอเตอร์ไฟฟ้า เนื่องจากใช้พลังงานสะอาด ปลอดภัย และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม โดยการวิ่งให้บริการจะมีทั้งการใช้ช่องทางเฉพาะกลางถนนบางช่วง และใช้พื้นที่ร่วมกันกับการจราจรประเภทอื่น ในขณะที่สายสีชมพูซึ่งวิ่งให้บริการในเขตชุมชนหนาแน่นที่มีเขตทางแคบ จึงใช้รถโดยสารขนาดเล็ก (Micro Bus) ระบบเครื่องยนต์มอเตอร์ไฟฟ้า วิ่งให้บริการร่วมกับการจราจรประเภทอื่น ส่วนสายสีแดงใช้รูปแบบรถรางล้อยาง (Auto Tram) ซึ่งมีลักษณะภายนอกคล้าย TRAM แต่มีล้อเป็นยาง ทำให้มีรัศมีวงเลี้ยวแคบกว่า TRAM โดยมีรางนำทาง 1 ราง (เป็นร่องเหล็ก 1 ร่องยาวตลอดแนวเส้นทาง) การจ่ายพลังงานโดยจ่ายกระแสไฟฟ้าเข้าสู่ตัวรถผ่านสายไฟเหนือศีรษะ ขบวนรถมีความยาว 24.50 - 30.00 เมตร ความเร็วสูงสุด 70 กิโลเมตร/ชั่วโมง รัศมีเลี้ยวโค้งต่ำสุด 11 เมตร ปัจจุบันมีการใช้งานอยู่ที่เมือง Montreal ประเทศแคนาดา เมือง Nancy เมือง Caen และเมือง Clermont - Ferrand ประเทศฝรั่งเศส เมือง Tianjin และ Shanghai ประเทศจีน เป็นต้น ทั้งนี้ ได้กำหนดรูปแบบสถานีที่มีชานชาลาอยู่ด้านข้างและจุดจอดอยู่บริเวณเกาะกลางถนนเพื่ออำนวยความสะดวกทั้งแก่การเดินรถ ผู้โดยสาร และผู้ใช้รถใช้ถนนรายอื่น และรูปแบบสถานีอยู่บริเวณทางเท้าสำหรับถนนที่มีแนวเขตทางแคบ



รูปที่ 6 รถรางล้อยาง (Auto Tram หรือ Rubber - tyred Tram)

7. การพัฒนาพื้นที่ให้สอดคล้องต่อการเชื่อมโยงระบบขนส่งสาธารณะ

การศึกษาได้กำหนดพื้นที่ที่จะนำมาพัฒนาตามแนวคิด TOD 3 แห่ง คือ

- (1) พื้นที่รอบสถานีขนส่งแห่งที่ 1 เนื่องจากเป็นพื้นที่ที่มีความเชื่อมโยงกับย่านการค้าที่สามารถรองรับระบบขนส่งสาธารณะที่เชื่อมโยงระหว่างอำเภอได้สะดวกรวดเร็ว
- (2) พื้นที่รอบศูนย์การค้าโลตัสท่าทอง เนื่องจากความได้เปรียบด้านทำเลที่ตั้งที่อยู่ในแนวเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจระหว่างเมืองมหาวิทยาลัย สถาบันวิจัย และรองรับการเติบโตขยายตัวของเมืองพิษณุโลก จึงมีศักยภาพพัฒนาเป็นย่านเศรษฐกิจสำคัญ
- (3) พื้นที่รอบสถานีขนส่ง แห่งที่ 2 เนื่องจากทำเลที่ตั้งอยู่ใกล้กับสี่แยกอินโดจีน จึงสามารถรองรับการบริการขนส่งสาธารณะและบริการด้านโลจิสติกส์ได้เต็มรูปแบบ

8. การวิเคราะห์ความเหมาะสมทางเศรษฐกิจและการเงิน และรูปแบบองค์กรบริหารจัดการ

โดยใช้สมมติฐานอายุโครงการ 30 ปี และอัตราส่วนลดทางเศรษฐศาสตร์ร้อยละ 12 พบว่า กรณีที่มีโครงการรถไฟความเร็วสูง โดยระบบขนส่งสาธารณะเมืองพิษณุโลกเปิดให้บริการระยะแรก 6 สาย ตั้งแต่ปีที่ 1-30 และเปิดให้บริการระยะที่สอง (ส่วนต่อขยาย 3 สายเดิม และสร้างใหม่ 2 สาย) ตั้งแต่ปีที่ 11-30 มีค่า B/C Ratio 1.08 ค่า NPV 399.55 ล้านบาท ค่า EIRR ร้อยละ 13.01 ทั้งนี้ การศึกษาได้เสนอแนะรูปแบบการลงทุนที่ภาครัฐลงทุนร่วมกับภาคเอกชน (Public-Private Partnership: PPP) โดยเสนอรูปแบบการลงทุนที่จะให้ค่า NPV สูงที่สุด คือ รัฐบาลรับผิดชอบการจัดหาที่ดิน ลงทุนงานโยธา งานระบบ และการจัดซื้อขบวนรถระยะแรก ส่วนเอกชนรับผิดชอบการจัดซื้อขบวนรถเพิ่มเติมและทดแทน รวมทั้งลงทุนพัฒนาพื้นที่รอบสถานี (TOD) เงินลงทุนตั้งต้น ดำเนินการและบำรุงรักษา ซึ่งเป็นรูปแบบการดำเนินการที่มีความเหมาะสมที่สุดทั้งในด้านการเงินและการจำกัดความเสี่ยงด้านรายได้ของภาครัฐและยังเป็นการลดภาระของภาครัฐในการจัดซื้อขบวนรถเพิ่มเติมอีกด้วย ส่วนรูปแบบองค์กรบริหารจัดการเสนอให้องค์การบริหารส่วนจังหวัด (อบจ.) พิษณุโลก หรือการรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทย (รฟม.) เป็นหน่วยงานเจ้าของโครงการ ซึ่งทั้งสองหน่วยงานมีศักยภาพและความสามารถที่จะเป็นเจ้าของโครงการได้มากที่สุด

9. การดำเนินการในขั้นต่อไป

เนื่องจากการศึกษาความเหมาะสมและออกแบบระบบขนส่งสาธารณะเมืองพิษณุโลก ได้เสนอแผนแม่บทการพัฒนา ระบบขนส่งสาธารณะเมืองพิษณุโลก ระยะที่ 1 จำนวน 6 เส้นทาง และระยะที่ 2 จำนวน 2 เส้นทาง (รวมทั้งส่วนต่อขยายเส้นทาง ระยะที่ 1) รวม 8 เส้นทาง ซึ่งสามารถนำไปสู่การแก้ไขปัญหาการจราจรในเขตเมืองพิษณุโลก เพิ่มคุณภาพชีวิต ส่งเสริมเศรษฐกิจ และสังคมให้แก่ประชาชนด้วยการจัดให้มีระบบขนส่งสาธารณะแบบรถรางล้อยาง (Auto Tram) และรถโดยสารประจำทางที่ให้บริการในรูปแบบ BRT สอดคล้องกับนโยบายรัฐบาลที่มุ่งเน้นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในเมืองหลักในภูมิภาค โดยการศึกษาได้เสนอแนะให้ อบจ.พิษณุโลก และ/หรือ รฟม. เป็นหน่วยงานเจ้าของโครงการ ซึ่งผลการศึกษาเสนอระบบขนส่งสาธารณะตามแผนแม่บทฯ ระยะที่ 1 เส้นทางสายสีแดง รูปแบบรถรางล้อยาง (Auto Tram) ระยะทาง 12.6 กิโลเมตร เป็นเส้นทางที่สมควรดำเนินการเป็นลำดับแรก ดังนั้น สนข. จึงได้เสนอผลการศึกษาให้กระทรวงคมนาคมทราบเมื่อเดือนมิถุนายน 2561 และนำเสนอให้คณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) พิจารณาในการประชุมครั้งที่ 2/2561 เมื่อวันที่ 17 ตุลาคม 2561 โดยที่ประชุม คจร. มีมติรับทราบผลการศึกษาความเหมาะสมและออกแบบระบบขนส่งสาธารณะเมืองพิษณุโลก และมอบ รฟม. นำผลการศึกษาไปพิจารณาดำเนินการตามขั้นตอนและสอดคล้องกับระยะเวลาที่เหมาะสมต่อไป

สนข. จัดงานวันคล้ายวันสถาปนา สนข. ครบรอบ 16 ปี

นายสรารุท ทรงศิริโล ผู้ตรวจราชการกระทรวงคมนาคม รักษาการแทนผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร เป็นประธานในงานวันคล้ายวันสถาปนา สนข. ครบรอบ 16 ปี เมื่อวันที่ 9 ตุลาคม 2561 ณ ห้องโถง ชั้น 1 อาคาร สนข. โดยมีคณะผู้บริหาร ข้าราชการ และเจ้าหน้าที่ สนข. ให้การต้อนรับคณะผู้บริหารระดับสูง กระทรวงคมนาคม หัวหน้าหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม และผู้แทนจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง พร้อมทั้งได้มอบทุนการศึกษา “คำรบลักข์ สุรัสวดี” ให้แก่บุตรข้าราชการ สนข. ที่มีผลการเรียนดีด้วย

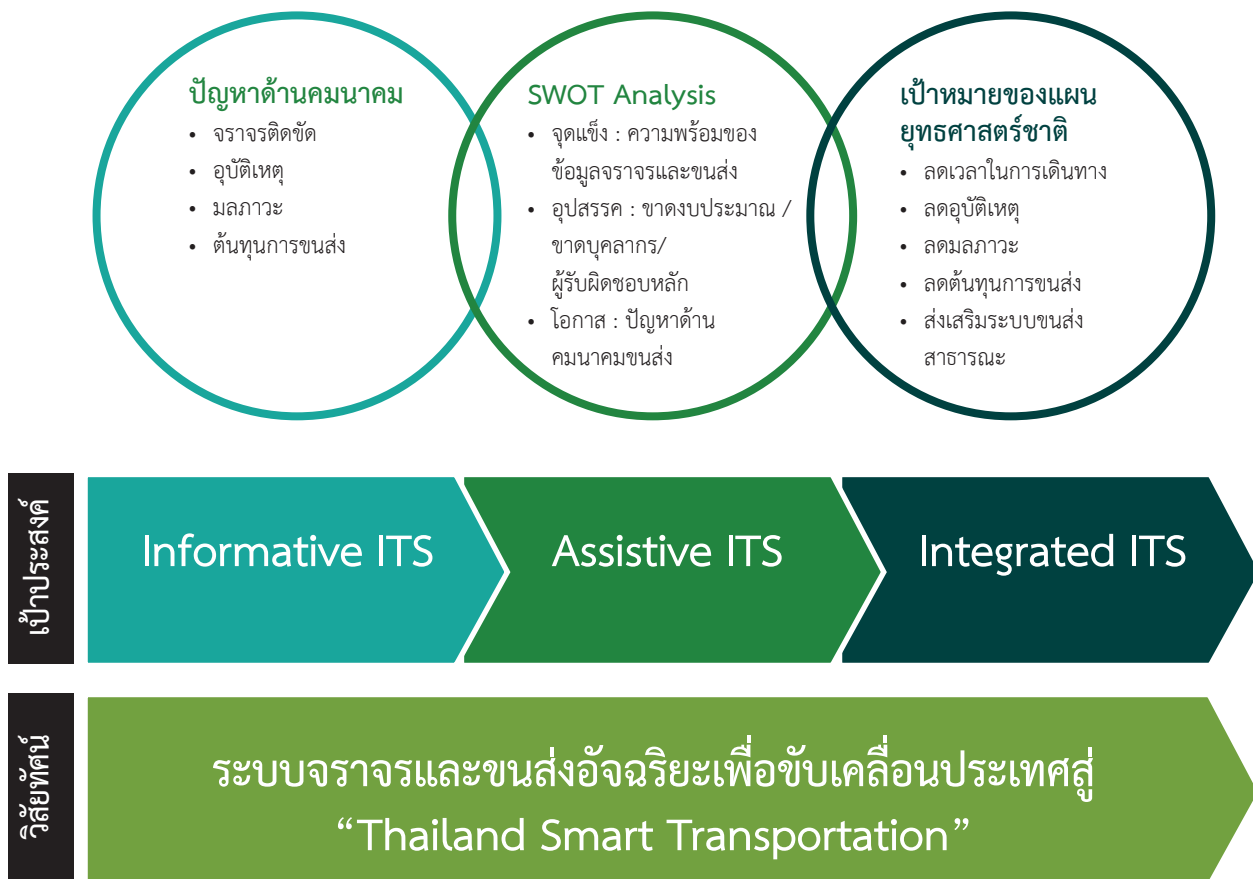




แผนแม่บทการพัฒนาการจราจรและขนส่งอัจฉริยะในระดับประเทศ

กรอบแนวคิดในการจัดทำแผนแม่บทระบบ ITS ระดับประเทศ

ในปัจจุบันแนวโน้มการพัฒนาการจราจรและขนส่งอัจฉริยะของโลกรวมทั้งประเทศไทยจะมุ่งเน้นในการสนับสนุนและส่งเสริมการพัฒนาการจราจรและขนส่งอัจฉริยะ หรือ Connected and Automated Mobility และการขนส่งในเมืองอัจฉริยะ (Smart City and Smart Mobility) ส่วนเป้าหมายการพัฒนาการจราจรและขนส่งอัจฉริยะในประเทศไทยจะมุ่งเน้นให้ระบบการจราจรและขนส่งรวมทั้งระบบเทคโนโลยีผสมผสานเป็นอันหนึ่งอันเดียวกัน ภายใต้เป้าหมาย “Smart Transportation” โดยเกิดจากคำว่า “Transportation” ซึ่งหมายถึง การคมนาคมขนส่งภายในประเทศไทย และ “Smart” ในที่นี้หมายถึง เทคโนโลยีอัจฉริยะ โดยเป็นการนำระบบเทคโนโลยีมาช่วยในการบริหารจัดการระบบคมนาคมขนส่งของประเทศไทย เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนและยกระดับขีดความสามารถของประเทศไทย โดยมีพันธกิจในการพัฒนาระบบข้อมูลจราจรและการบริหารจัดการของ ITS เพื่อสนับสนุนยุทธศาสตร์ระบบคมนาคมขนส่งสู่การเป็น Thailand Smart Transport



รูปที่ 1 กรอบแนวคิดในการจัดทำแผนแม่บทระบบ ITS ระดับประเทศ

Informative ITS

Assistive ITS

Integrated ITS

พัฒนาให้ข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับจราจรและขนส่งมีความถูกต้องแม่นยำ ซึ่งทำให้ผู้เดินทางเชื่อถือและนำข้อมูลดังกล่าวไปใช้ประกอบการวางแผนการเดินทาง

- พัฒนาการรวบรวมข้อมูล
- บูรณาการข้อมูลร่วมกัน
- เผยแพร่ข้อมูล

การนำระบบ ITS มาแก้ไขปัญหาด้านคมนาคมขนส่งในปัจจุบัน และตอบสนองเป้าหมายของแผนและนโยบายประเทศ

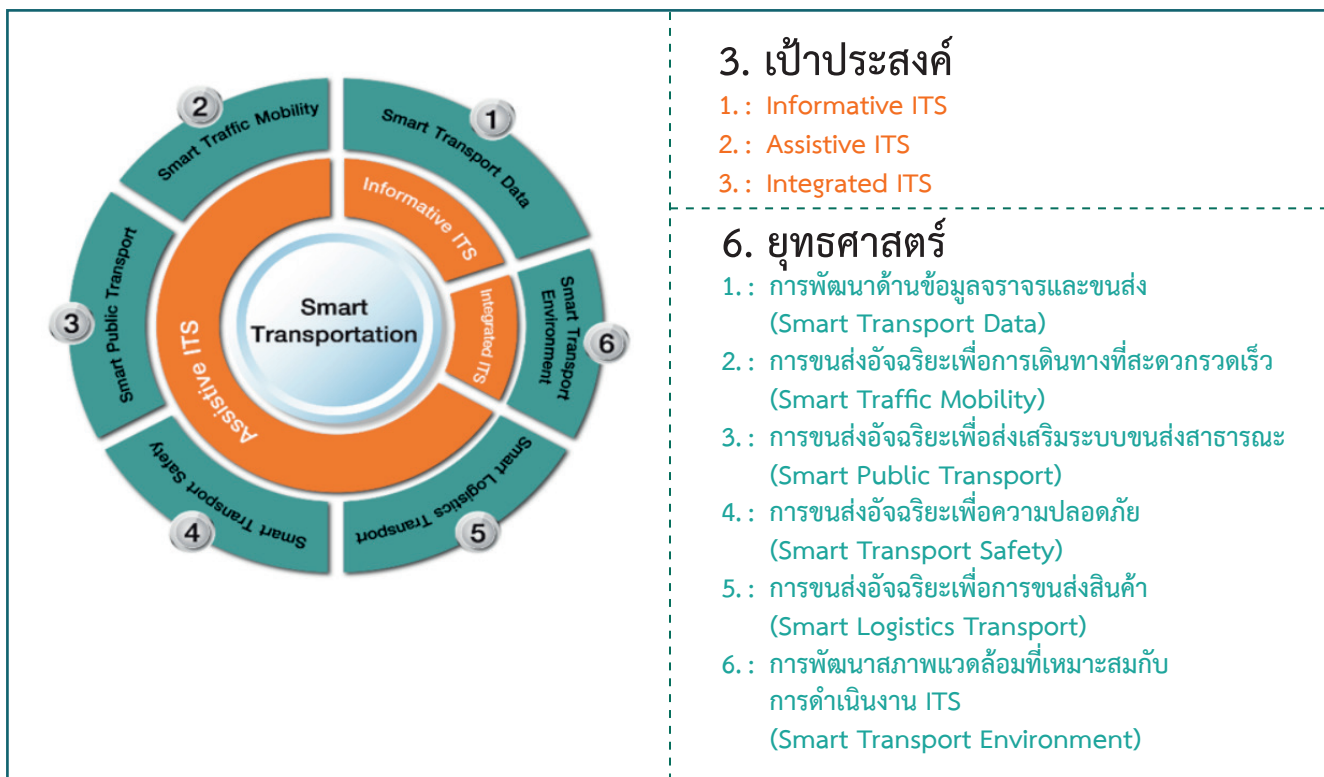
- ความปลอดภัยในการเดินทาง
- ความสะดวกรวดเร็วในการเดินทาง
- ส่งเสริมระบบขนส่งสาธารณะ
- พัฒนาการขนส่งสินค้า

ก่อตั้งหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการพัฒนาระบบ ITS โดยเฉพาะ

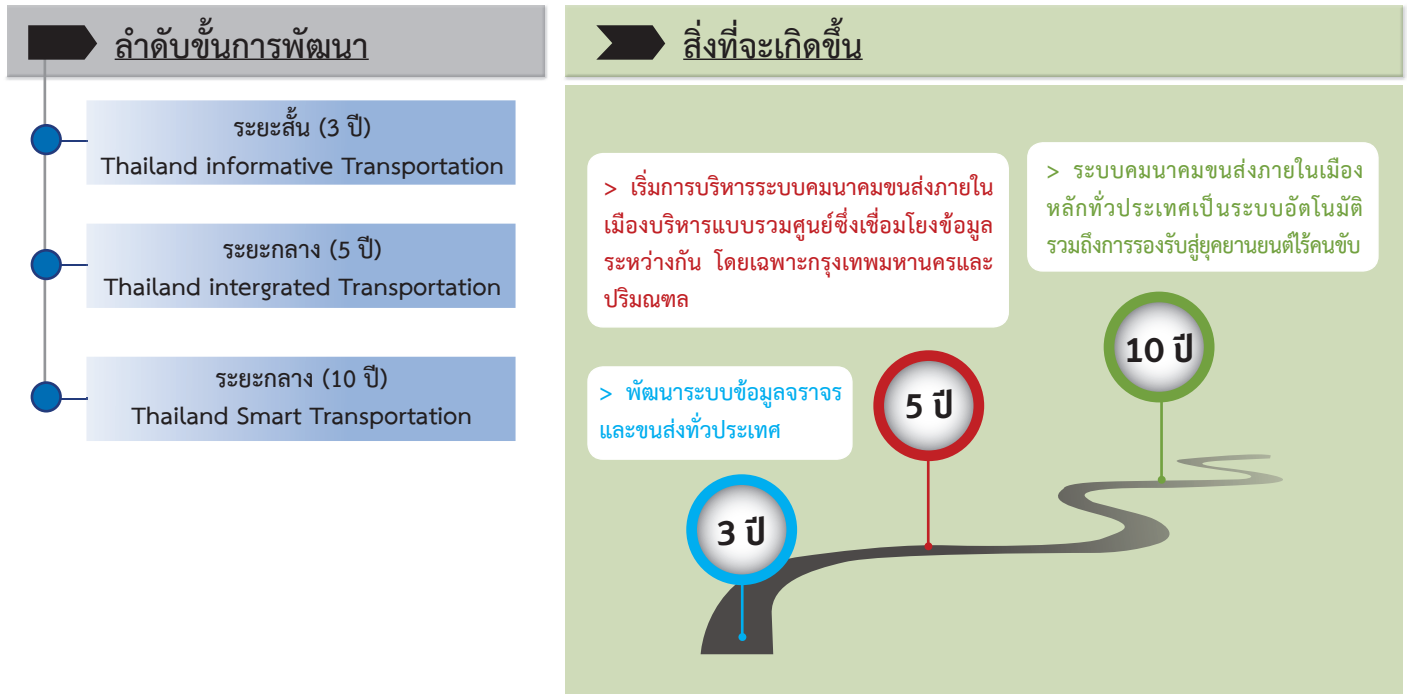
- คณะกรรมการด้านนโยบาย
- ศูนย์บูรณาการ ITS ภายในเมือง

รูปที่ 2 เป้าประสงค์ในการจัดทำแผนแม่บทระบบ ITS ระดับประเทศ

จากเป้าประสงค์ วิสัยทัศน์ และพันธกิจ นำมาสู่ยุทธศาสตร์ในการพัฒนาระบบ ITS ระดับประเทศ จำนวน 6 ยุทธศาสตร์ ดังนี้



รูปที่ 3 ความเชื่อมโยงระหว่างเป้าหมายและยุทธศาสตร์ของแผนแม่บทการพัฒนา ระบบ ITS ระดับประเทศ

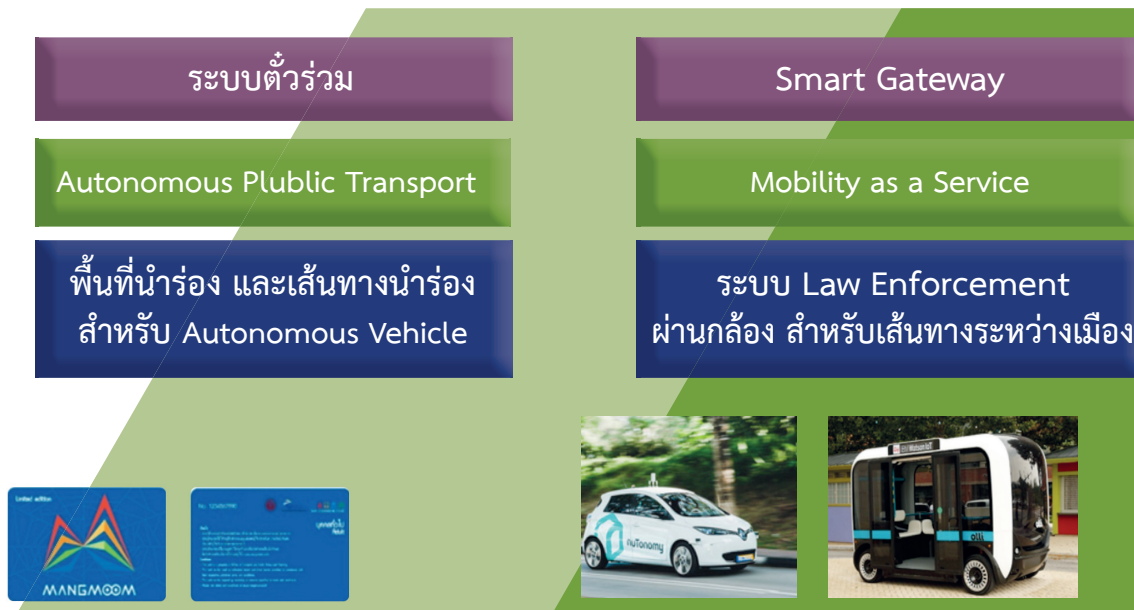


รูปที่ 4 ลำดับขั้นตอนการพัฒนา ระบบ ITS ระดับประเทศ

ผลผลิตของแผนแม่บทการพัฒนา ระบบ ITS ระดับประเทศ



รูปที่ 5 ผลผลิตของแผนแม่บทการพัฒนา ระบบ ITS ระดับประเทศ



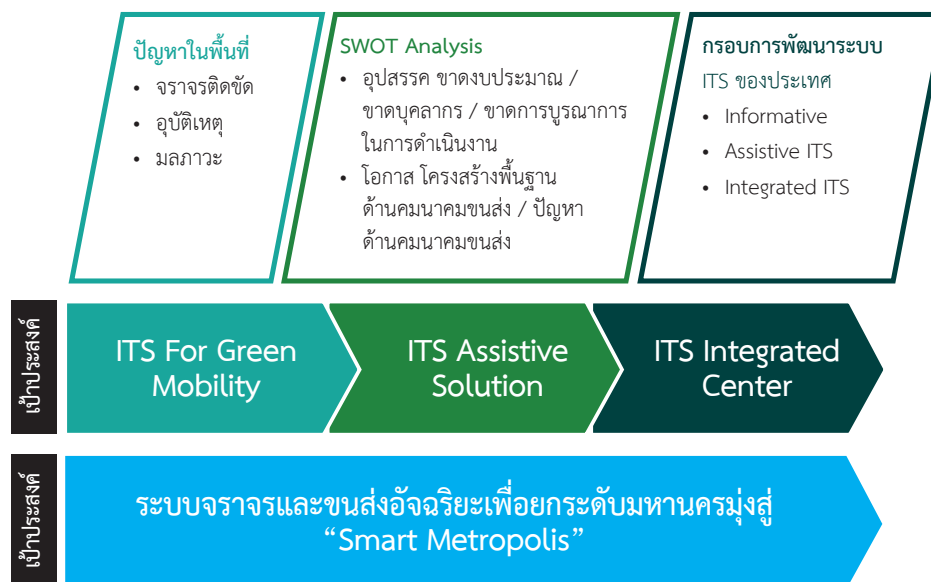
รูปที่ 6 ผลผลิตของแผนแม่บทการพัฒนาาระบบ ITS ระดับประเทศ

แผนแม่บทการพัฒนาาระบบการจราจรและขนส่งอัจฉริยะในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

1. กรอบแนวคิดในการจัดทำแผนแม่บทระบบ ITS ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

จากแผนแม่บทระบบ ITS ในประเทศไทย ได้มุ่งเน้นให้ประเทศไทยพัฒนาการจราจรและขนส่งให้มีประสิทธิภาพ โดยใช้เทคโนโลยีอัจฉริยะต่างๆ มาผนวกเข้ากับโครงสร้างพื้นฐาน และยานพาหนะ ดังนั้น เพื่อให้การพัฒนาเป็นไปในทิศทางเดียวกัน การพัฒนาระบบ ITS ในเขตพื้นที่เมืองต่างๆ จึงควรนำเทคโนโลยีอัจฉริยะมาผนวกกับโครงสร้างพื้นฐานและยานพาหนะ ภายในเมือง ซึ่งในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑลควรพัฒนาให้เป็น Smart Metropolis หรือ นครหลวงอัจฉริยะ ส่วนในระดับเมืองต่างๆ จะนำไปสู่การเป็น Smart City เช่นเดียวกัน

ดังนั้น **วิสัยทัศน์**ของการจัดทำแผนแม่บทระบบ ITS ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล คือ ระบบจราจรและขนส่งอัจฉริยะเพื่อยกระดับมหานครมุ่งสู่ Smart Metropolis และพันธกิจ คือ การพัฒนาระบบ ITS เพื่อบริหารจัดการความต้องการการเดินทางให้มีความสมดุล



รูปที่ 7 กรอบแนวคิดในการจัดทำแผนแม่บทระบบ ITS ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล



รูปที่ 8 เป้าประสงค์ในการจัดทำแผนแม่บทระบบ ITS ระดับกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

จากเป้าประสงค์ วิสัยทัศน์ และพันธกิจ นำมาสู่ยุทธศาสตร์ในการพัฒนาระบบ ITS ระดับกรุงเทพมหานครและปริมณฑล จำนวน 5 ยุทธศาสตร์ ดังนี้



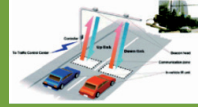
รูปที่ 9 ความเชื่อมโยงระหว่างเป้าหมายและยุทธศาสตร์ของแผนแม่บทการพัฒนาระบบ ITS ระดับกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

ลำดับขั้นตอนการพัฒนาระบบ ITS ระดับกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

ลำดับขั้นตอนการพัฒนาระบบ ITS ระดับกรุงเทพมหานครและปริมณฑล จะดำเนินการสอดคล้องกับการพัฒนาระบบ ITS ระดับประเทศ โดยแบ่งระยะการดำเนินการเป็น 3 ระดับ ได้แก่ ระยะสั้น (3 ปี) ระยะกลาง (5 ปี) และระยะยาว (10 ปี) ซึ่งหากการดำเนินงานตามโครงการต่างๆ แล้วเสร็จจะมีผลการดำเนินงานที่เกิดขึ้น ดังแสดงรูปที่ 10 - รูปที่ 12

ระยะสั้น 3 ปี

- ป้ายรถเมล์อัจฉริยะบนจุดเชื่อมต่อที่สำคัญ
- ระบบตัวร่วม
- ป้ายทางลัดอัจฉริยะทั่วพื้นที่
- ทำเทียบเรืออัจฉริยะบนคลองแสนแสบและเจ้าพระยา
- มาตรฐานระบบ ITS
- ระบบควบคุมพฤติกรรมคนขับรถสาธารณะ
- ระบบเก็บข้อมูลจราจรทั่วพื้นที่



รูปที่ 10 ผลผลิตของการพัฒนาระบบ ITS ระดับกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล ระยะสั้น (3 ปี)

ระยะสั้น 5 ปี

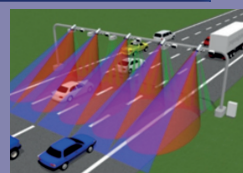
- พื้นที่นำร่องสำหรับรถยนต์ไร้คนขับ
- รถโดยสารประจำทางอัตโนมัติระยะนำร่อง
- ศูนย์บูรณาการ ITS
- สัญญาณไฟอัจฉริยะทั่ววงแหวนรัชดาภิเษก
- ระบบกล้อง CCTV เพื่อบังคับใช้กฎหมายภายในวงแหวนรัชดาภิเษก
- Smart School Bus
- ระบบเก็บค่าจอดรถ ภายในวงแหวนรัชดาภิเษก



รูปที่ 11 ผลผลิตของการพัฒนาระบบ ITS ระดับกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล ระยะกลาง (5 ปี)

ระยะสั้น 10 ปี

- ยานยนต์ไร้คนขับบนถนน
- รถโดยสารประจำทางไร้คนขับ
- ศูนย์บูรณาการ ITS
- สัญญาณไฟอัตโนมัติทั่วกรุงเทพฯ และปริมณฑล
- ระบบกล้อง CCTV เพื่อบังคับใช้กฎหมายทั่วกรุงเทพฯ และปริมณฑล
- ระบบ Road Pricing
- Mul Lens Free Flow



ประโยชน์ที่ได้รับจากการจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาระบบการจราจรและขนส่งอัจฉริยะ

การศึกษาและจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาระบบการจราจรและขนส่งอัจฉริยะในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (Intelligent Transportation Systems : ITS) เป็นการกำหนดกรอบการดำเนินการและขอบเขตในการพัฒนาระบบ ITS เพื่อให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการตามยุทธศาสตร์ แผนงาน โครงการด้าน ITS เกิดการบูรณาการระหว่างหน่วยงานและไม่ก่อให้เกิดการลงทุนที่ซ้ำซ้อน การนำเทคโนโลยีดิจิทัลมาใช้ประโยชน์ในการเดินทางของประชาชนและการขนส่งสินค้า เพื่อให้เกิดความสะดวก มีประสิทธิภาพ มีความปลอดภัย และสามารถขับเคลื่อนการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของประเทศ รวมทั้งเป็นการเตรียมข้อมูลประกอบการตัดสินใจเชิงนโยบายในการพัฒนาระบบ ITS โดยการนำเสนอคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกเพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบก่อนมอบหมายให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องรับไปดำเนินการ โดย สนข. จะทำหน้าที่เป็นหน่วยงานในการผลักดันแผนแม่บท ITS ไปสู่การปฏิบัติ เพื่อให้เกิดผลอย่างเป็นรูปธรรม

รูปที่ 12 ผลผลิตของการพัฒนาระบบ ITS ระดับกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล ระยะยาว (10 ปี)

หนานจันไปไหนดี ...

เรามีที่เที่ยวสัมผัสลมนหนาวในปี 2561 มาฝากกัน เมื่อลมนหนาวมาถึง ก็ได้เวลาเก็บกระเป๋าไปชมธรรมชาติ วิวสวย ฟินหมอก ท่ามกลางอากาศเย็นสบาย

ลมนหนาวกำลังจะมา ได้เวลาออกไปเที่ยวกันเราเลยจัดสถานที่ท่องเที่ยวที่ต้องลองไปสัมผัสลมนหนาวในปี 2561 ลองไปสักครั้งแล้วจะติดใจ กับวิวสวยงามของธรรมชาติ ฟินกับสายหมอก ในยามเช้า สดชื่นไปด้วยกับอากาศเย็นสบาย จะมีที่ไหนต้องไปบ้างมาดูกัน



1. วัดผาดากเลื้อย จังหวัดหนองคาย



2. ภูห้วยอีลัน จังหวัดหนองคาย



3. ผามออีแดง จังหวัดศรีสะเกษ



4. ดอยอ่างขาง จังหวัดเชียงใหม่



5. ดอยหลวงเชียงดาว จังหวัดเชียงใหม่



6. ทุ่งแสลงหลวง จังหวัดเพชรบูรณ์



7. เขาค้อ จังหวัดเพชรบูรณ์



8. บ้านรักไทย จังหวัด แม่ฮ่องสอน



9. โครงการพระราชดำริปางตอง 2 (ปางอู้ง) จังหวัดแม่ฮ่องสอน



10. วนอุทยานภูลังกา จังหวัดพะเยา



11. ภูชี้ดาว จังหวัดเชียงราย



12. ภูชี้ฟ้า จังหวัดเชียงราย

รายงานสถิติในช่วงเทศกาลปีใหม่ 2561 ที่ผ่านมา พบว่า

- อุบัติเหตุเกิด 4,005 ครั้ง เสียชีวิต 423 คน และบาดเจ็บ (Admit) 3,841 คน
- โดยวันที่ 31 ธันวาคม 2560 เป็นวันที่เกิดอุบัติเหตุ และบาดเจ็บ (Admit) สูงสุด
- วันที่ 31 ธันวาคม 2560 เป็นวันที่เสียชีวิตสูงสุด
- ผู้เสียชีวิตและผู้บาดเจ็บ (Admit) ส่วนใหญ่เป็นผู้ขับขี่และเป็นคนในพื้นที่ (ในตำบล/แขวง)
- สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุทางถนนส่วนใหญ่เกิดจากพฤติกรรมของผู้ขับขี่เป็นหลัก โดยการไม่เคารพกฎหมาย และขาดวินัยในการขับขี่
- รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุด

ยังอีกประมาณครึ่งของสองล้อ
"กว่า 700 คน"

สถิติการเกิดอุบัติเหตุทางถนน เทศกาลปีใหม่ 2561

| รายงานจำนวนการเกิดอุบัติเหตุแยกรายวัน ปี 2561 | | | |
|---|--------------------------------|----------------------------|------------------------|
| วันที่ | จำนวนการเกิดอุบัติเหตุ (ครั้ง) | จำนวนผู้ได้รับบาดเจ็บ (คน) | จำนวนผู้เสียชีวิต (คน) |
| วันที่ 28 ธันวาคม 2560 | 490 | 477 | 51 |
| วันที่ 29 ธันวาคม 2560 | 606 | 575 | 51 |
| วันที่ 30 ธันวาคม 2560 | 681 | 648 | 79 |
| วันที่ 31 ธันวาคม 2560 | 703 | 678 | 76 |
| วันที่ 1 มกราคม 2561 | 692 | 677 | 75 |
| วันที่ 2 มกราคม 2561 | 431 | 400 | 51 |
| วันที่ 3 มกราคม 2561 | 40 | 386 | 40 |
| รวม 7 วัน | 3,643 | 3,841 | 423 |

ที่มา : <http://www.accident.or.th/index.php/2017-12-04-07-32-28/123-2551-9>



การเตรียมความพร้อมรถยนต์ก่อนเดินทาง ต้องทำอะไร

มาดูกันเลยครีว่า เทคนิคง่ายๆ ที่จะช่วยให้รถคุณใช้งานได้คุ้มค่าและปลอดภัยสูงสุดสำหรับการท่องเที่ยวที่สนุกสนานในช่วงวันหยุดยาวครี

1. ตรวจสอบสภาพภายนอก

ตรวจสอบสภาพภายนอกตัวรถว่ามีอะไรผิดปกติหรือไม่ ตรวจสอบเช็คไฟรถให้พร้อมโดยเฉพาะทริปที่ต้องมีการเดินทางตอนกลางคืน ทั้งไฟหน้า ไฟท้าย ไฟตัดหมอก ไฟสูง ไฟเบรก และไฟฉุกเฉิน อาจจะทำให้เพื่อนยืนอยู่นอกรถเพื่อเช็คความเรียบร้อย

ที่ปิดน้ำฝน ต้องมีความพร้อมเพราะรถคุณต้องพร้อมเผชิญกับน้ำหากมีฝนตก คุณไม่จำเป็นต้องซื้อน้ำยาราคาแพง แค่ น้ำยาล้างจานสองสามหยดผสมกับน้ำเปล่าก็เพียงพอแล้ว และสามารถสังเกตสภาพยางของที่ปิดน้ำฝนได้ง่ายๆ หากที่ปิดน้ำฝนของคุณทำให้เกิดรอยจางๆ บนกระจก นั่นเป็นสัญญาณว่าคุณควรเปลี่ยนได้แล้ว

2. ตรวจสอบยางรถยนต์

ยางรถยนต์ เป็นหัวใจของความปลอดภัย คุณควรเช็คลมยางให้เรียบร้อยทุกครั้งก่อนออกเดินทาง โดยดูปริมาณลมยางที่เหมาะสมจากคู่มือที่มากรรถ นอกจากนั้นควรเช็คดอกยางรวมทั้งลมของยางสำรองเผื่อไว้ด้วย

3. ตรวจสอบช่วงล่าง

เบรก เป็นอีกสิ่งหนึ่งที่คุณต้องเช็ค และสามารถสังเกตได้ง่ายๆ คือ ถ้าเหยียบแล้วเบรกไม่นิ่งแต่มีอาการกระด้างนิดหน่อย เหยียบเบรกแล้วรถเบนไปด้านใดด้านหนึ่ง หรือมีเสียงแปลกๆ รับแก๊วทันที่

โช้คอัพ เป็นสิ่งสำคัญมากสำหรับความปลอดภัยในการขับรถ แน่นอนว่าเราไม่แนะนำให้คุณพยายามเปลี่ยนโช้คเอง แต่คุณสามารถเช็คได้ว่าโช้คอยู่ในสภาพดีหรือไม่ โดยให้คนที่แข็งแรงออกแรงกดรถทีละด้าน หากรถคืนตัวเป็นจังหวะเดียวแสดงว่าโช้คยังอยู่ในสภาพดี แต่หากรถกระดกขึ้นลงหลายทีก่อนจะหยุด คุณควรจะนำรถไปให้ช่างตรวจสอบ

4. ตรวจสอบน้ำมันเครื่อง

น้ำมันเครื่อง การเช็คระดับน้ำมันเครื่องควรทำบนพื้นราบ และทำในขณะที่เครื่องยนต์ไม่ร้อนเกินไป โดยให้ตั้งก้านวัดออกมา แล้วเช็ดด้วยผ้าสะอาดก่อนเสียบกลับ ทิ้งไว้ราว 3 นาที จึงดึงก้านออกเพื่อดูระดับน้ำมันว่าขีดอยู่ระหว่าง MAX-MIN หรือไม่ พร้อมทดสอบความหนืดของตัวน้ำมันเครื่องด้วยว่ามีความข้นเพียงพอ

กรองอากาศ การเช็คกรองอากาศเพราะรถก็ต้องการออกซิเจนเช่นกัน หากที่กรองอากาศสกปรก รถคุณจะมีวิ่งได้ไม่เต็มที่ได้มยังเปลืองน้ำมัน การวิจัยพบว่าหากเปลี่ยนกรองอากาศที่สกปรกออกคุณจะสามารถประหยัดน้ำมันได้ถึง 8% ของหนึ่งถังเลยทีเดียวครับ

ที่มา : https://www.tipinsure.com/NewsAndActivities/news_content



สวัสดีปีใหม่ นะครับ ท่านผู้อ่านวารสาร “นโยบายการขนส่งและจราจร” กับเทศกาลส่งท้ายปีเก่าต้อนรับปีใหม่ที่กำลังจะถึงนี้ ขอให้ทุกท่านมีความสุขตลอดทั้งปี ใครที่ต้องเดินทางกลับบ้าน ขอให้เดินทางด้วยความปลอดภัย ทั่วครอบครัวและที่สำคัญ เมาไม่ขับ นะครับ ทางทีมงานวารสารฯ ของ สนข. จะทำหน้าที่ในการนำเสนอข้อมูลข่าวสาร และเกร็ดความรู้ต่างๆ ที่เป็นประโยชน์ ด้านการขนส่ง และจราจรแก่ผู้อ่านต่อไปนะครับ ฉบับนี้ชาว สนข. ขอแสดงความยินดีและขอต้อนรับท่าน ผอ.สนข. คนใหม่ด้วยความเคารพอย่างสูงครับ รวมทั้งยังมีข้าราชการและพนักงานราชการที่บรรจุใหม่มาแนะนำให้ท่านรู้จักอีกเช่นเคยนะครับ



1.

นายสรawat ทรงศิริไ ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

พวกเราชาว สนข. ขอแสดงความยินดีกับท่านสรawat ด้วยความเคารพครับ ก่อนที่จะมาดำรงตำแหน่ง ผอ.สนข. ท่านเป็นผู้ตรวจราชการกระทรวงคมนาคม ที่มากด้วยความรู้ความสามารถและเป็นที่รู้จักของ PR หน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม ในนามว่า S2 ที่คอยติดตามข้อมูลข่าวสารที่เป็นประโยชน์ของแต่ละหน่วยงาน มาเผยแพร่ในไลน์กลุ่มของกระทรวงคมนาคม แถมยังเป็นผู้ใหญ่ใจดีและเป็นกันเองอีกด้วยครับ

นายสุรพงษ์ เมี้ยนมิตร ผู้อำนวยการกองจัดระบบการจราจรทางบก

พี่ๆ น้องๆ ชาว สนข. ขอแสดงความยินดีกับ ผอ.สุรพงษ์ฯ หรือที่เราเรียกกันติดปากว่า พี่พงษ์ กับภารกิจที่ได้รับตำแหน่ง ผู้อำนวยการกองจัดระบบการจราจรทางบกคนใหม่ด้วยนะครับ พวกเราชาว สนข. ขอให้ ผอ.สุรพงษ์ฯ หรือ พี่พงษ์ ประสบความสำเร็จในหน้าที่การงาน และหาวิธีแก้ไขปัญหการจราจรให้ดียิ่งขึ้นนะครับ

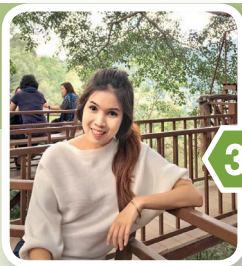
2.



นางสาวกฤติยา สุขมันคง นักวิชาการขนส่งปฏิบัติการ กลุ่มพัฒนาระบบบริหาร (กพร.)

3.

น้องใหม่ของ กพร. ชื่อเล่นว่าน้องอ๊อฟ เป็นชาวจังหวัดลำปาง จบการศึกษาระดับปริญญาตรี คณะเทคโนโลยีการเกษตร สาขาพืชไร่ จากสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง และระดับปริญญาโท คณะบริหารธุรกิจ สาขาการตลาด จากมหาวิทยาลัยรามคำแหง ปฏิบัติหน้าที่ในกลุ่มพัฒนาระบบบริหาร



นางสาวกมลรัชฎ์ นาเมืองรักษ์ นักวิชาการขนส่งปฏิบัติการ สำนักงานโครงการพัฒนาระบบราง (สรร.)

สมาชิกใหม่ของ สรร. ชื่อแถมบัว เป็นชาวกรุงเทพมหานคร จบการศึกษาระดับปริญญาตรี คณะนิติศาสตร์ สาขาวิชานิติศาสตร์ จากมหาวิทยาลัยศรีปทุม และคณะรัฐศาสตร์ สาขาวิชารัฐกิจ จากมหาวิทยาลัยรามคำแหง รวมทั้งระดับปริญญาโท คณะรัฐประศาสนศาสตร์ สาขาวิชา รัฐประศาสนศาสตร์ จากมหาวิทยาลัยศรีปทุม ปฏิบัติหน้าที่ในกลุ่มยุทธศาสตร์และแผนการขนส่งทางราง

4.





5.

นายเจนพว ฤกษ์ปิยะกริพย์ นักวิชาการขนส่งปฏิบัติการ
สำนักงานโครงการพัฒนาระบบราง (สสร.)

หนุ่มคนนี้ของ สสร. ชื่อโอ๊ต เป็นชาวกรุงเทพมหานคร จบการศึกษาระดับปริญญาตรี
คณะศิลปศาสตร์ สาขาวิชาภาษาไทย จากมหาวิทยาลัยมหิดล และระดับปริญญาโท คณะ
รัฐประศาสนศาสตร์ สาขาวิชาการจัดการภาครัฐและภาคเอกชน จากสถาบันบัณฑิตพัฒน-
บริหารศาสตร์ ปฏิบัติหน้าที่ในกลุ่มกำกับการขนส่งทางราง

นายกิตติพิชญ์ โอนิกะ นักวิเคราะห์นโยบายและแผนปฏิบัติการ
สำนักงานโครงการพัฒนาระบบราง (สสร.)

หนุ่มหล่อจาก สสร. คนนี้ชื่อตูน เป็นชาวจังหวัดสตูล จบการศึกษาระดับปริญญาตรี
คณะวิศวกรรมศาสตร์ สาขาวิศวกรรมวัสดุ จากมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ และระดับปริญญาโท
คณะพลังงานสิ่งแวดล้อมและวัสดุ สาขาเทคโนโลยีการจัดการพลังงาน จากมหาวิทยาลัย
เทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี ปฏิบัติหน้าที่ในกลุ่มยุทธศาสตร์และแผนการขนส่งทางราง



6.



7.

นางสาวกิตติยา ต่วนตาต เจ้าหน้าที่ธุรการ
สำนักบริหารกลาง กลุ่มบริหารทรัพยากรบุคคล (สบก.)

น้องใหม่ของ สบก. ชื่อว่าน้องผึ้ง เป็นชาวกรุงเทพมหานคร จบการศึกษาระดับปริญญาตรี
คณะบริหารธุรกิจ สาขาการจัดการ จากมหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิตฯ ปฏิบัติหน้าที่ในกลุ่ม
บริหารทรัพยากรบุคคล

นายวิรพันธ์ ชันสุวรรณ เจ้าหน้าที่ธุรการ
สำนักส่งเสริมระบบการขนส่งและจราจรในภูมิภาค (สสภ.)

สมาชิกใหม่ของ สสภ. คนนี้ชื่อม่อน เป็นชาวจังหวัดนนทบุรี จบการศึกษาระดับ
ปริญญาตรี คณะบริหารธุรกิจ สาขาการจัดการ จากมหาวิทยาลัยราชพฤกษ์ ปฏิบัติหน้าที่ใน
ฝ่ายธุรการ สำนักส่งเสริมระบบการขนส่งและจราจรในภูมิภาค



8.



9.

นางสาวอนงค์รัตน์ โยมา เจ้าหน้าที่ธุรการ
สำนักแผนความปลอดภัย (สพป.)

สมาชิกคนล่าสุดของ สพป. ชื่อเล่นว่าน้องอ้อย เป็นชาวจังหวัดนครศรีธรรมราช จบการศึกษา
สาขาการบัญชี จากวิทยาลัยอาชีวศึกษานครศรีธรรมราช ปฏิบัติหน้าที่ในฝ่ายธุรการ สำนักแผน
ความปลอดภัย

SSSM:

กับ

การทำงาน



เมื่อพูดถึงการทำงานในองค์กรธุรกิจ ภาพที่คนทั่วไปมักจะคิดถึงไปด้วยคือ ภาพการแข่งขันที่รุนแรง

การคิดกลยุทธ์ต่างๆ เพื่อเอาชนะคู่แข่ง การแสวงหากำไรเข้าสู่องค์กรให้มากที่สุด ภาพผู้บริหารที่มองแต่ตัวเลขเป็นสำคัญเหนือสิ่งอื่นใด ทำให้เมื่อมีใครพูดถึงคำว่าธรรมชาติในที่ทำงานแล้ว กลับกลายเป็นสิ่งที่อยู่ห่างไกลจากการทำงานเหมือนเป็นคนละเรื่อง

แต่ในความคิดของผมแล้วคำว่าธรรมชาติเป็นเรื่องเดียวกับการทำงาน และไม่ใช่เพียงคำพูดสวยงามที่ใช้ประกอบกันเท่านั้น แต่ผมหมายถึง ถ้าหากเราพิจารณาให้ดีแล้ว คำว่าธรรมชาติมีอยู่ในทุกขั้นตอนของการทำงานจริงๆ และธรรมะนั้นเองที่สามารถสร้างความเจริญก้าวหน้าในการทำงานให้กับเราได้ไม่ว่าเราจะรู้ตัวหรือไม่ก็ตาม สำหรับในคอลัมน์เดือนนี้ผมขอเริ่มด้วยการออกแบบเป้าหมายการทำงานด้วยอาศัยหลัก “มัชฌิมาปฏิปทา” หรือทางสายกลาง ที่ต้องพูดเรื่องนี้ก่อน เพราะสังเกตว่าทุกวันนี้คนจำนวนมากทำงานกันแบบสุดโต่งกันทั้งสองข้างจริงๆ นั่นคือถ้าไม่ตึงเกินไปจนเป็นอาการ Workaholic ก็เป็นพวก Deadwood ที่ไม่จริงจังไม่ทำงานให้สำเร็จเป็นชิ้นเป็นอัน





ธรรมะ

กับ

การทำงาน

กลุ่ม Workaholic นั้น จะสนใจแต่การทำอย่างไรก็ได้ ให้เกิดผลลัพธ์ตามที่ต้องการ เกรงครัดกับเป้าหมายจนละเลยตัวเอง ทุ่มเทและเกือบจะละทิ้งทุกอย่างในชีวิตเพื่อทำงานนั้นๆ ให้สำเร็จให้ได้ ในที่สุดแล้วงานก็อาจจะบรรลุผลจริงๆ แต่คนกลุ่มนี้ก็จะมีอาการเครียดสะสมสูง มีอารมณ์แปรปรวน เจ็บป่วยง่าย ขาดสัมพันธภาพที่ดีกับคนรอบข้าง นานวันไปแทนที่จะสามารถทำทุกอย่างได้ดีในระยะยาว กลับกลายเป็นต้องอยู่อย่างโดดเดี่ยว และมีคุณภาพชีวิตที่ย่ำแย่





โครงการศึกษาจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวก
ด้านคมนาคมขนส่งสำหรับทุกคน



“เปิดมุมมอง ประลองไอเดีย” Inclusive Transport Design Contest

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) กระทรวงคมนาคม ชวนคุณมาร่วมเป็นส่วนหนึ่งในการขับเคลื่อน
การพัฒนาสู่ระบบขนส่งที่เท่าเทียม ภายใต้กิจกรรมการประกวดแนวความคิดการออกแบบสิ่งอำนวยความสะดวกในอาคาร สถานที่
ให้สามารถรองรับทุกคน โดยเฉพาะคนพิการและผู้สูงอายุ เพื่อเป็นต้นแบบการพัฒนาใน 4 ภูมิภาค
โดยมีแนวคิดในการประกวด “We can make the best for all”

เพื่อชิงเงินรางวัลกว่า
300,000 บาท

พร้อมใส่เกียรติยศและใบเกียรติบัตร
และผลงานของกันที่ชนะการประกวดแบบ ๑
สนข. จะนำไปปรับปรุงเพื่อใช้ในสถานที่จริง



สถานีขนส่ง จังหวัดเชียงราย แห่งที่ 2



ท่าเรือศรีราชา (เกาะลอย) จังหวัดชลบุรี



สถานีรถไฟ จังหวัดขอนแก่น



ท่าอากาศยานนานาชาติ จังหวัดภูเก็ต

โจทย์ให้เลือก 4 พื้นที่ ได้แก่

1. ภาคเหนือ ได้แก่ สถานีขนส่งผู้โดยสาร จังหวัดเชียงราย แห่งที่ 2
2. ภาคกลางและภาคตะวันออก ได้แก่ ท่าเรือศรีราชา (เกาะลอย) จังหวัดชลบุรี
3. ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ได้แก่ สถานีรถไฟ จังหวัดขอนแก่น
4. ภาคใต้และภาคตะวันตก ได้แก่ ท่าอากาศยานนานาชาติ จังหวัดภูเก็ต

คุณสมบัติผู้เข้าร่วมประกวด

1. ประเภทอุดมศึกษา ทุกสาขาวิชา
 - นิสิตนักศึกษา ระดับอุดมศึกษา กั้นละไม่เกิน 4 คน
2. ประเภทประชาชนทั่วไป
 - สมาชิกของกัมไม่จำกัด เพศ อายุ และวุฒิการศึกษา กั้นละไม่เกิน 4 คน

ดาวน์โหลดรายละเอียดได้ที่

<http://otptransportforall.org/designcontest>



รายละเอียดการส่งผลงานของทุกประเภท

1. การส่งผลงานการออกแบบพื้นที่
 - ไฟล์รูปภาพสรุปรายละเอียดของงานลงในเพลทขนาด A2 แนวตั้ง จำนวน 2 แผ่น
 - แนวคิดในการออกแบบอาคารสถานที่ขนส่งสาธารณะ
 - นิ่งอาคาร (AutoCAD : Floor Plan)
 - รูปด้านและรูปตัดภายในอาคาร (AutoCAD : Elevations and Sections)
 - ภาพทัศนียภาพ (3D Perspectives) ในพื้นที่หลักอย่างน้อย 4 พื้นที่ อาทิ
 - (1) พื้นที่รับส่งและทางเข้าอาคาร หรือ
 - (2) พื้นที่จำหน่ายบัตรโดยสาร หรือ
 - (3) พื้นที่พักคอย หรือ
 - (4) พื้นที่ประชาสัมพันธ์และสอบถามข้อมูล หรือ
 - (5) พื้นที่ชานชาลา หรือ
 - (6) พื้นที่พักผ่อนสุนทนาการ เป็นต้น
 - รายละเอียดด้านการใช้กฎหมายและมาตรฐานสิ่งอำนวยความสะดวก-ระบบขนส่ง
 - ไฟล์รูปภาพเจ้าของผลงานครั้งตัว 1 รูป
 - VDO แนะนำกับและผลงานของกัน ไม่เกิน 3 นาที
2. กัมที่ชนะ-รอบแรกทั้ง 4 กัม ต้องพัฒนาผลงานเป็น Virtual Reality (VR) โดยต้องใช้โปรแกรมที่เล่นกับระบบ Windows เท่านั้น
 - ** ส่งไฟล์ผลงาน VR มาที่ Email ของกิจกรรม โดย Upload ผ่าน Google Drive และหรือ Dropbox เท่านั้น**

เปิดรับสมัครผลงานตั้งแต่วันนี้ จนถึง 25 มกราคม 2562

ติดตามรายละเอียดได้ที่

Website : <http://otptransportforall.org/designcontest>

ศูนย์ประสานงานกิจกรรม 087-1560657 (คุณนิว) (ในวันและเวลาราชการ)

นอกเวลาทำการติดต่อ E-mail : otpinclusivedesign@gmail.com

Facebook : <https://www.facebook.com/OtpTransportForAll/>

089-6694661 (คุณบี) (ในวันและเวลาราชการ)

กระทรวงคมนาคมขอขอบคุณทุกท่านที่



"ขับรถช้า
เปิดไฟหน้า
คาดเข็มขัด"

One Transport ALL for One One for all



ขับรถไม่เร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด



เปิดไฟหน้าเวลากลางวัน



คาดเข็มขัดนิรภัย



ใส่หมวกกันน็อก

จิตสำนึกความปลอดภัย...สร้างได้ด้วยตัวคุณเอง

