สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
กระทรวงคมนาคม

วารสารนโยบายการขนส่งและจราจร

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) กระทรวงคมนาคม

ISSN 1906-3601 : ปีที่ 13 ฉบับที่ 1 มกราคม – มีนาคม 2564

ผอ. สนข. คนใหม่ นายปัญญา ชูพานิช

สนข. อินเทอร์วิว
บทสัมภาษณ์ นายปัญญา ชูพานิช ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

คมนาคมก้าวไกล
การบูรณาการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับทางรถไฟ MR - MAP

มุมมองขนส่งและจราจร
แนวทางการดำเนินการด้านการสืบสวนอุบัติเหตุ

เปิดโลกเทคโนโลยี
การใช้ประโยชน์จากข้อมูลขนาดใหญ่ (Big Data) ในงานด้านคมนาคม กรณีศึกษา : เปรียบเทียบข้อมูลการใช้แอปพลิเคชัน “นำทาง” เดือนกรกฎาคม 2562 และเดือนกรกฎาคม 2563

สัญจรทั่วไทย
หมูอ้วนชวนชิม ... ร้านอร่อยเด็ดยกนิ้ว

ปกิณกะ
ใบขับขี่ปี 2564

มีนาคม ...มีอะไรที่คุณยังไม่รู้

มีนาคม เป็นเดือนสามของปี ในทั้งปฏิทินเกรกอเรียนและปฏิทินจูเลียน เป็นหนึ่งในเจ็ดเดือนที่มี 31 วัน

เดือนมีนาคมในซีกโลกเหนือมีฤดูกาลเทียบเท่ากับเดือนกันยายนในซีกโลกใต้

ในซีกโลกเหนือ วันที่ 1 มีนาคมเป็นวันเข้าสู่ฤดูใบไม้ผลิทางอุตุนิยมวิทยา ส่วนในซีกโลกใต้ วันเดียวกันเป็นการเข้าสู่ฤดูใบไม้ร่วงทางอุตุนิยมวิทยา

เดือนมีนาคมมีวันในสัปดาห์เริ่มต้นตรงกับเดือนพฤศจิกายนทุกปี และเดือนกุมภาพันธ์เฉพาะปีปกติสุรทิน เดือนมีนาคมสิ้นสุดวันในสัปดาห์เดียวกับเดือนมิถุนายนทุกปี ในปีอธิกสุรทิน เดือนมีนาคมเริ่มต้นในวันเดียวกับเดือนกันยายนและธันวาคมของปีก่อนหน้า ในปีปกติสุรทิน เดือนมีนาคมเริ่มต้นในวันเดียวกับเดือนมิถุนายนปีก่อนหน้า

คำว่า “March” ในภาษาอังกฤษ มาจากโรมโบราณ เมื่อเดือนมีนาคมเป็นเดือนแรกของปี และได้ชื่อภาษาละตินว่า “มาร์ติอุส” (Martius) ตาม**มาร์ส** หรือ แอรีส เทพแห่งสงครามของกรีก ในโรม ซึ่งมีลักษณะอากาศแบบเมดิเตอร์เรเนียน เดือนมีนาคมเป็นเดือนแรกของฤดูใบไม้ผลิ จุดเริ่มต้นปีตามหลักเหตุผล และการเริ่มต้นฤดูกาลศึกสงคราม เดือนมกราคมเป็นเดือนแรกของปีปฏิทินในรัชสมัยกษัตริย์นูมา ปอมปิเลียส (ประมาณ 713 ปีก่อน ค.ศ.) หรือในรัชสมัยกษัตริย์เดเซมวีร์ราว 450 ก่อน ค.ศ. ปีที่มีตัวเลขเริ่มในวันที่ 1 มีนาคมในรัสเซีย กระทั่งสิ้นสุดคริสต์ศตวรรษที่ 15 ฝรั่งเศสเป็นประเทศแรกที่กำหนดให้วันปีใหม่ตรงกับวันที่ 1 มกราคม ใน ค.ศ. 1564 บริเตนใหญ่และอาณานิคมยังใช้ 25 มีนาคมเป็นวันขึ้นปีใหม่กระทั่ง ค.ศ. 1752 เมื่อเปลี่ยนไปใช้ปฏิทินเกรโกเรียน อีกหลายวัฒนธรรมและศาสนายังเฉลิมฉลองการขึ้นปีใหม่ในเดือนมนาคม

ส่วนในประเทศไทยเริ่มใช้ชื่อเดือนมีนาคมใน พ.ศ. 2432 ตรงกับสมัยรัชกาลที่ 5 โดย สมเด็จพระเจ้าบรมวงศ์เธอกรมพระยาเทววงศ์วโรปการ เป็นผู้เสนอให้ใช้ราศีกำหนดชื่อเดือน

ตามโหราศาสตร์ เดือนมีนาคมเริ่มต้นขึ้นเมื่อดวงอาทิตย์ยกเข้าสู่ราศีมีน และสิ้นสุดเมื่อยกเข้าสู่ราศีเมษ แต่ในทางดาราศาสตร์ ต้นเดือนมีนาคมดวงอาทิตย์อยู่ในกลุ่มดาวคนแบกหม้อน้ำและปลายเดือนไปอยู่ในกลุ่มดาวปลา

ที่มา : https://th.wikipedia.org/wiki/%E0%B8%A1%E0%B8%B5%E0%B8%99%E0%B8%B2%E0%B8%84%E0%B8%A1

สนข
สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
กระทรวงคมนาคม

บทบรรณาธิการ

สวัสดีค่ะท่านผู้อ่านวารสารทุกท่าน จากสถานการณ์การแพร่ระบาดของ COVID-19 (โควิด-19) ทำให้ผู้คนเกิดความวิตกกังวลไปทั่วโลก มีการปิดเมือง ปิดประเทศ เพื่อป้องกันการแพร่กระจายของโรค สนามบินเงียบเหงา สถานที่ท่องเที่ยวแทบร้างผู้คน หลายธุรกิจได้รับผลกระทบทั้งทางตรงและทางอ้อม จนต้องลดพนักงาน เลิกจ้าง หรือปิดตัวเองลง ผู้คนไม่จำเป็นก็ไม่ออกนอกบ้าน ไม่กล้าอยู่ในที่คนพลุกพล่าน และคอยติดตามข่าวสารเพื่ออัปเดตการแพร่ระบาดของไวรัสตัวนี้ ซึ่งข้อมูลที่ได้รับนั้นก็มีทั้งจริงและปลอมปะปนกัน หรือบางข้อมูลที่เราเคยยึดถือเป็นแนวทางในการป้องกันการติดเชื้อ ก็อาจต้องปรับเปลี่ยนให้เข้ากับสถานการณ์ขึ้น เช่น การใช้ช้อนกลางตักอาหาร ก็มีโอกาสเสี่ยงติดเชื้อจากการสัมผัสช้อนร่วมกันได้ ต้องเปลี่ยนมากินร้อน ช้อนใครช้อนมัน และหมั่นล้างมือให้สะอาดอยู่เสมอ แต่หากมองในแง่ดี การระบาดในวงกว้างของ COVID-19 รอบสองนี้ก็ทำให้คนไทยและคนทั่วโลกได้เห็นถึงความสำคัญของการดูแลตัวเองให้ห่างไกลจากโรคภัยต่างๆ มากขึ้น รวมถึงในภาครัฐ และภาคธุรกิจ ก็ตระหนักถึงการต้องปรับเปลี่ยน และปรับตัว เพื่อให้เกิดความยั่งยืนในเชิงรุก เพื่อลดความเสี่ยงในการการแพร่กระจายของเชื้อโรคต่างๆ ในอนาคตมากขึ้นด้วย...สำหรับฉบับนี้เรามีคอลัมน์อะไรมาฝากผู้อ่านวารสารกันบ้าง มาติดตามกันค่ะ

สำหรับฉบับนี้ ทีมงานวารสารขอแนะนำคอลัมน์ สนข.อินเทอร์วิว (บทสัมภาษณ์พิเศษ ผอ. สนข.) ท่านปัญญา ชูพานิช ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร คอลัมน์คมนาคมก้าวไกล เรื่องการบูรณาการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับทางรถไฟ MR - MAP คอลัมน์เวทีความคิด เรื่องแผนปฏิบัติราชการ สนข. (พ.ศ. 2563 - 2565) และแผนปฏิบัติราชการ สนข. ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2564 นอกจากนี้ ยังมีคอลัมน์ที่น่าสนใจอื่นๆ อาทิ คอลัมน์มุมมองขนส่งและจราจร เรื่อง แนวทางการดำเนินการด้านการสืบสวนอุบัติเหตุ และคอลัมน์เปิดโลกเทคโนโลยี เรื่องการใช้ประโยชน์จากข้อมูลขนาดใหญ่ (Big Data) ในงานด้านคมนาคม ซึ่งเป็นโครงการที่ประชาชนให้ความสนใจมากในขณะนี้ที่น่าสนใจไม่แพ้กัน รวมทั้งคอลัมน์จุดประกายความคิด เรื่องระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม พ.ศ. 2563 และคอลัมน์อื่นๆ ที่น่าสนใจอีกมากมายมาฝากผู้อ่านด้วยค่ะ

คณะผู้จัดทำ

คณะที่ปรึกษา นายปัญญา ชูพานิช ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร **นางวิไลรัตน์ ศิริโสภณศิลป์** รองผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร **นายวิจิตต์ นิมิตรวานิช** นักวิชาการขนส่งทรงคุณวุฒิ **นายเริงศักดิ์ ทองสม** ผู้อำนวยการกองพัฒนาระบบการขนส่งและจราจร **นางสาวลักษณวดี ธนามี** ผู้อำนวยการศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศการขนส่งและจราจร **นายเผด็จ ประดิษฐ์เพชร** ผู้อำนวยการสำนักงานโครงการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม **นายสุรพงษ์ เมี้ยนมิตร** ผู้อำนวยการกองจัดระบบการจราจรทางบก **นายอธิภู จิตรานุเคราะห์** ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน **นายจิรโรจน์ ศุกลรัตน์** ผู้อำนวยการสำนักส่งเสริมระบบการขนส่งและจราจรในภูมิภาค

บรรณาธิการ นางผาณิต มั่งมี ผู้อำนวยการสำนักบริหารกลาง

ฝ่ายจัดการวารสาร นางดวงเดือน นพรัตน์ นายกวีภพ ปุษปาคม นางสาวดารา วงค์โต
นายวิทยา กอกลิ่น นางสุรางค์ โพธิบุตร นายชัชวาล ทรัพย์สมบูรณ์ นางสาวนฤมล อุดบุญ

กองบรรณาธิการ นายอธิภู จิตรานุเคราะห์ นางสาวกฤติกา บูรณะดิษ นายพรชัย พัฒนาพงษ์สถิตย์ นางสาวจิรังรัก ห้วยหงษ์ทอง นางสาวก้านทอง บุหร่า
นายปริญญา ถนัดทาง นายนฤทธิ์ มัยรัตน์

สารบัญ

สนข
สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
กระทรวงคมนาคม

5 สนข. อินเทอร์วิว
- บทสัมภาษณ์พิเศษ นายปัญญา ชูพานิช ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

10 คมนาคมก้าวไกล
- การบูรณาการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับทางรถไฟ MR - MAP

15 เวทีความคิด
- แผนปฏิบัติราชการ สนข. (พ.ศ. 2563 - 2565) และแผนปฏิบัติราชการ สนข. ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2564

22 จุดประกายความคิด
- ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม พ.ศ. 2563

28 มุมมองขนส่งและจราจร
- แนวทางการดำเนินการด้านการสืบสวนอุบัติเหตุ

30 เปิดโลกเทคโนโลยี
- การใช้ประโยชน์จากข้อมูลขนาดใหญ่ (Big Data) ในงานด้านคมนาคมกรณีศึกษา : เปรียบเทียบข้อมูลการใช้แอปพลิเคชัน “นำทาง” เดือนกรกฎาคม 2562 และเดือนกรกฎาคม 2563

39 สัญจรทั่วไทย
- หมูอ้วนชวนชิมร้านอร่อยเด็ดยกนิ้ว... ตอน...ก๋วยจั๊บมิสเตอร์โจ

44 สถิติขนส่งและจราจร
- สรุปอัตราความเร็วเฉลี่ยของรถยนต์ส่วนบุคคลในเขตกรุงเทพมหานคร ในปี พ.ศ. 2563

49 ปกิณกะ
- ใบขับขี่ปี 2564

52 รอบรั้ว สนข.

บทสัมภาษณ์

นายปัญญา ชูพานิช

ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

สวัสดีท่านผู้อ่านวารสารนโยบายการขนส่งและจราจรทุกๆ ท่านนะครับ วันนี้คอลัมน์ สนข. อินเทอร์วิว ขอแสดงความยินดีกับนายปัญญา ชูพานิช รอง ผอ.สนข. ที่ได้มีพระบรมราชโองการโปรดเกล้าฯ ให้ดำรงตำแหน่งผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร ตั้งแต่วันที่ 10 กุมภาพันธ์ 2564 ที่ผ่านมาครับ

ความท้าทายใหม่ที่จะทำให้ สนข. ไปสู่การเป็นองค์กรนำ

ผมคิดว่า สนข. เป็นที่รู้จักของทุกหน่วยงานภายใต้สังกัดกระทรวงคมนาคม และหน่วยงานจากกระทรวงอื่นๆ ด้วย ในหลายๆ เรื่อง ไม่ว่าจะเป็น เรื่องของปัญหาการคมนาคมขนส่งทางถนน ทางน้ำ ทางอากาศ และทางราง สนข. จะเข้าไปมีส่วนเกี่ยวข้อง ช่วยให้ความเห็นและช่วยในการแก้ไขปัญหาต่างๆ ตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบัน เมื่อคนภายนอกเขาไว้ใจเรา เห็นศักยภาพของ สนข. เราก็จะต้องมีการเตรียมความพร้อมอยู่เสมอ สำหรับความน่าเชื่อถือ และความเชื่อใจที่มีให้กับเรา

สนข. ต้องทำงานอย่างมืออาชีพ

การทำงานอย่างมืออาชีพในมุมมองของผมคือ สนข. เองมีการจ้างบริษัทที่ปรึกษา เรามีหน้าที่จะต้องกำกับดูงานของที่ปรึกษาให้ทำออกมาอย่างมีคุณภาพ เราควรอาศัยจังหวะนี้ในการเรียนรู้ และให้น้องๆ ที่เพิ่งเข้ามาบรรจุใหม่ได้เรียนรู้เพื่อเพิ่มพูนความสามารถในการทำงาน เพราะความรู้ที่ติดตัวเรานั้นเป็นสิ่งที่สำคัญ สามารถนำไปพัฒนาต่อยอดในการทำงาน การทำงานภายใน สนข. นั้น แต่ละส่วนงานมีความเกี่ยวข้องกัน ไม่ว่าจะเป็น กองจัดระบบการจราจรทางบก (กจร.) ที่ดูแลการบริหารจัดการด้านการแก้ปัญหาการจราจรติดขัด หรือคอขวดต่างๆ ส่วน กองพัฒนาระบบการขนส่งและจราจร (กพข.) ที่ดูแลในด้านเทคนิคของระบบโครงข่ายคมนาคม การเชื่อมต่อโครงข่าย ในปัจจุบันมีรถไฟฟ้า แต่คนยังไม่สามารถมาใช้บริการได้สะดวก กพข. จึงได้ทำการศึกษาและแก้ไขปัญหานี้อยู่ หรือในส่วนของศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศการขนส่งและจราจร (ศทท.) ที่ดูในส่วนของการพัฒนาระบบ DataBase เรื่องข้อมูลการคมนาคมขนส่งที่ใช้ในการวิเคราะห์ ให้มีความน่าเชื่อถือเพิ่มมากขึ้น รวมทั้ง ส่วนงานอื่นๆ ไม่ว่าจะเป็นสำนักแผนงาน (สผง.) สำนักแผนความปลอดภัย (สผป.) สำนักส่งเสริมระบบการขนส่งและจราจรในภูมิภาค (สสภ.) สำนักงานโครงการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม (สตร.) ซึ่งมีความสำคัญและเกี่ยวข้องกันทั้งสิ้น จึงทำให้ สนข. ได้รับความไว้วางใจจากบุคคลภายนอก บุคลากรของเรายิ่งต้องทำงานให้มีประสิทธิภาพ ผมเชื่อมั่นว่าทุกคนมีศักยภาพ และอยากให้ทุกคนได้แสดงความสามารถนั้นออกมา อย่ายึดติดกับข้อจำกัดต่างๆ **ไม่รู้ไม่ว่า ไม่รู้ขอให้เรียนรู้** เพราะเรามีที่ปรึกษาเข้ามาทำงานกับเราในหลายๆ โครงการ

นโยบายของผมคือจะพยายามที่จะกระจายงานออกไป

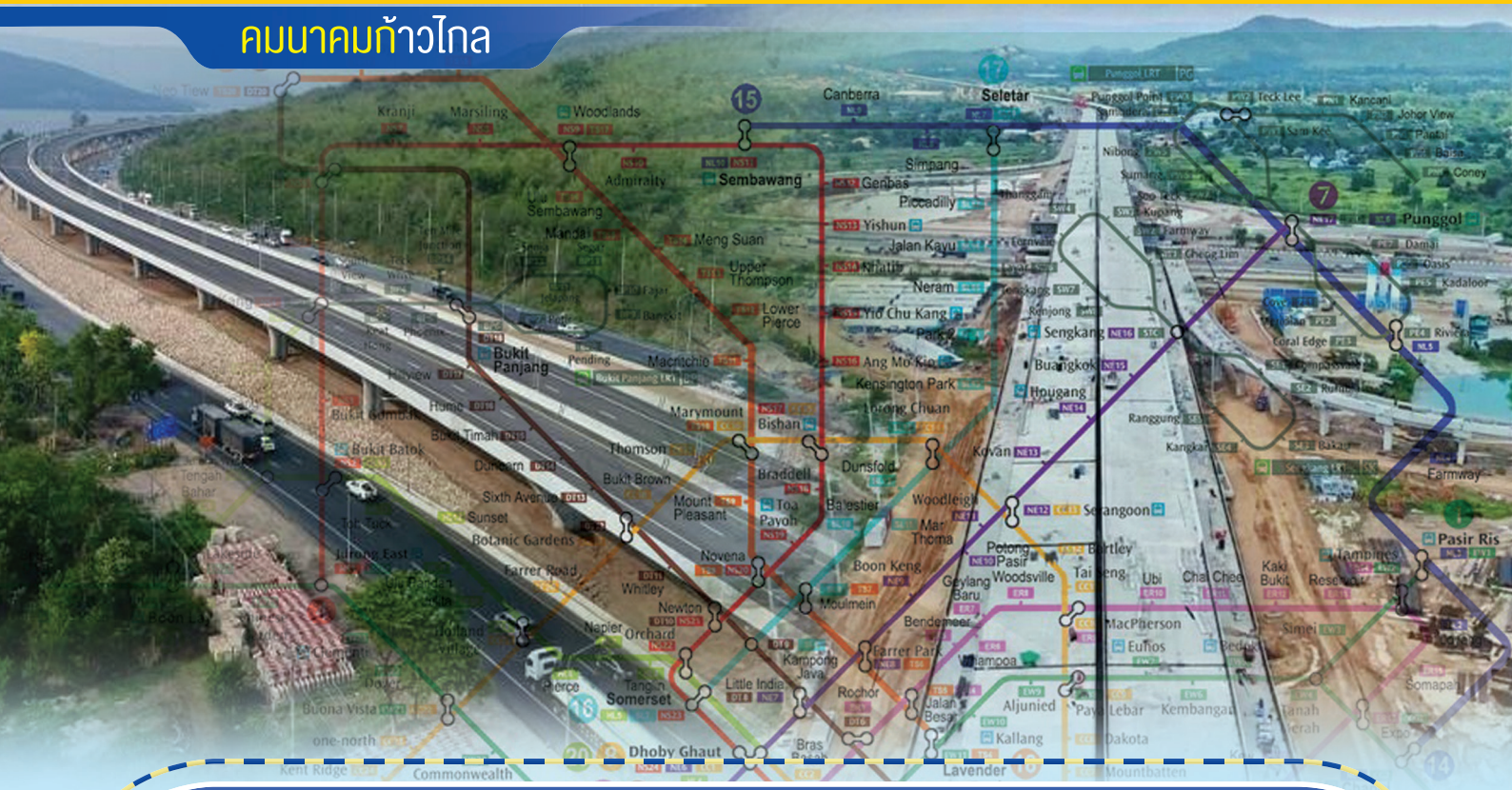
ผมจะพยายามที่จะกระจายงานออกไป ไม่ใช่จะมอบหมายให้ทำงานเฉพาะบุคคล หรือแค่กลุ่มคนบางกลุ่ม แต่จะมอบหมายงานให้กับคนที่ยังคิดว่าตัวเองยังขาดโอกาสในการโชว์ฝีมือ ผมจะพยายามกระจายงานออกไปให้มากที่สุด เพราะงาน สนข. มีมากพอที่จะกระจายไปให้ทุกท่านได้มาช่วยกันทำงาน การบริหารงาน สนข. ต่อจากนี้ไปคงจะทำรูปแบบของการร่วมมือกัน โดยเริ่มจากผู้บริหารก่อนในหลายๆ เรื่อง คือต่อจากนี้ไปการตัดสินใจจะไม่ใช่อำนาจของ ผอ.สนข. เพียงท่านเดียว จะมีท่านรอง ผอ.สนข. ท่านผู้ทรง (นักวิชาการขนส่ง ทรงคุณวุฒิ) และ ผอ.สำนัก/กอง/ศูนย์/สำนักงานโครงการฯ ที่ต้องมาช่วยกันในการขับเคลื่อนองค์กร และผมกำลังจะมีนโยบายให้ ผอ.สำนัก/กอง/ศูนย์/สำนักงานโครงการฯ จะต้องลงไปกำกับลูกน้องตัวเองอย่างใกล้ชิด มีการมอบหมายงานให้ลูกน้องทำ มีการติดตามงานและสอนงานน้องๆ ซึ่งขณะนี้อยู่ในขั้นตอนการจัดทำระบบอยู่ เพื่อให้เกิดการถ่ายทอดงานลงไป มีการกำกับดูแลกันและกัน

ต้องร่วมแรงและมีความสามัคคี เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการทำงาน

สิ่งที่สำคัญอีกเรื่องหนึ่งคือผมอยากให้เกิดความสามัคคีกันภายในองค์กรอยากให้ทุกคนมีความรู้ความสามารถที่หลากหลาย จะรู้เรื่องเพียงแค่สำนักของตัวเองอย่างเดียวไม่ได้ เพราะอีกหน่อยจะต้องขึ้นมาเป็นหัวหน้ากลุ่มงาน ผู้อำนวยการกอง ผู้อำนวยการสำนัก รอง ผอ.สนข. เราจำเป็นต้องเตรียมความพร้อม ซึ่งในอนาคตอันใกล้นี้จะมีการสับเปลี่ยนงานเพื่อให้โอกาสในการเรียนรู้และมีความรู้เพิ่มขึ้น ผมเชื่อว่าทุกคนไปอยู่ตรงไหนก็สามารถทำงานได้หมด แต่จะมีโอกาสที่ได้รับการมอบหมายให้ทำหรือไม่เท่านั้นเอง แต่ก็จะไม่เชิงบังคับ สิ่งที่ผมทำคือขอทราบว่าท่านอยากไปทำงานที่ตรงไหน ผมจะเอาข้อมูลมาดูว่าอยากไปตรงไหน ผมก็จะให้ท่านไปอยู่ตรงนั้น ที่อยากทำเพื่อให้ท่านได้เกิดการเรียนรู้ให้หลากหลายขึ้น เพื่อเตรียมความพร้อมของแต่ละคน ในการขึ้นสู่ตำแหน่งผู้บริหารต่อไป เพราะวันหนึ่งผมก็ต้องเกษียณ ทุกคนก็ต้องเกษียณ เพื่อเป็นการเตรียมความพร้อมให้รุ่นใหม่ขึ้นมา

เอาผลประโยชน์ของประเทศชาติเป็นที่ตั้ง คือ สิ่งที่ยึดถือมาตลอดการทำงาน

“สิ่งที่ผมยึดถือตลอดมาตั้งแต่ตอนที่เข้ารับราชการใหม่ๆ คือเมื่อเวลาที่เราเจอปัญหา หรืออุปสรรคต่างๆ ในการทำงาน ที่ต้องตัดสินใจ หรือจะต้องทำอย่างไร ก็นึกถึงสิ่งที่ประเทศไทยจะได้ก่อน ประเทศชาติได้ประโยชน์สูงสุดก็เดินทางนั้น คือยึดประเทศชาติเป็นหลัก สนข. เป็นรอง แต่ไม่ใช่ไม่รัก สนข. นะ แต่ สนข. เองจะต้องทำงานให้กับประเทศให้ได้บางทีเราต้องปรับตัว ปรับองค์กรต้องพยายาม เพื่อให้การคมนาคมของประเทศไทยดีขึ้นด้วย”



การบูรณาการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับทางรถไฟ MR – MAP

❖ *สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร*
สำนักแผนงาน

1 ความเป็นมา

นายกรัฐมนตรี (พลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา) ได้มีข้อสั่งการให้กระทรวงคมนาคมเร่งแก้ไขปัญหาการจราจร โดยให้บูรณาการระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องร่วมกันอย่างเป็นระบบ โดยพิจารณาประเด็นที่สำคัญ ดังนี้

(1) ถนนแนวตรง ทำให้การสัญจรสะดวก ลดปัญหาอุบัติเหตุ

(2) ไม่ผ่านเข้าชุมชน ไม่ซ้ำแนวถนนเดิม

(3) พัฒนาความเจริญเข้าสู่พื้นที่ใหม่

(4) สร้างชุมชนเมืองใหม่

(5) แยกการจราจรในเมือง (Local Traffic) ออกจากการเดินทางระหว่างเมือง (Through Traffic)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมได้มีข้อสั่งการมอบหมายให้ กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท กรมการขนส่งทางราง การรถไฟแห่งประเทศไทย และสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ร่วมกัน พิจารณาแนวทางการบูรณาการร่วมกันระหว่างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและทางรถไฟ ทั้งนี้ กระทรวงคมนาคม (คค.) ได้มีคำสั่ง แต่งตั้งคณะทำงานการบูรณาการพัฒนาโครงข่ายทางรถไฟร่วมกับทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง เพื่อร่วมพิจารณาจัดทำแผนบูรณาการพัฒนาโครงข่ายทางรถไฟร่วมกับทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (MR-MAP) แก้ไขปัญหาการจราจรอย่างเป็นระบบ

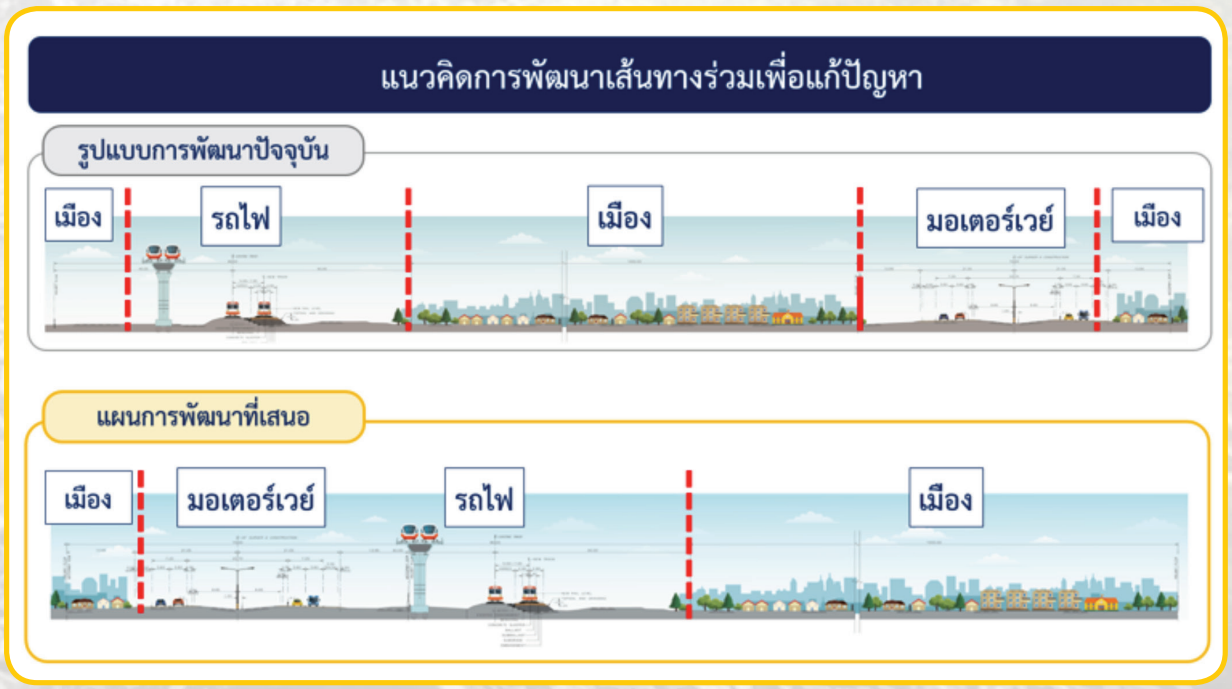
2 การบูรณาการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับทางรถไฟ

2.1 ผลจากการไม่บูรณาการ

การพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและทางรถไฟที่ไม่บูรณาการร่วมกันส่งผลให้เกิดปัญหาตามมา โดยลักษณะปัญหาจากรูปแบบการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและโครงข่ายทางรถไฟในปัจจุบันหากไม่ได้รับการปรับปรุงแก้ไข ได้แก่ มีจุดตัดระหว่างทางรถไฟและถนนหลายจุด แบ่งแยกชุมชนหลายครั้ง ต้องเวนคืนพื้นที่ในการพัฒนามากเกินความจำเป็น

2.2 แนวคิดการพัฒนา

คณะทำงานการบูรณาการฯ ได้เสนอแนวคิดการพัฒนาเพื่อดำเนินการแก้ไขปัญหาที่จะเกิดขึ้น โดยเสนอให้มีแผนพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างและรถไฟอยู่ในแนวเส้นทางเดียวกัน ไม่ผ่านเข้าเมือง ดังนี้



2.3 กรอบแผนแม่บท MR-MAP (Motorways + Rails)

คณะทำงานการบูรณาการฯ ได้กำหนดกรอบแผนแม่บท MR-MAP (Motorways + Rails) โดยมีแผนงานการพัฒนาแบ่งออกเป็น 2 แนวเส้นทาง ได้แก่ (1) แนวเส้นทางเชื่อมโยงประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน เป็นโครงข่ายแนวเหนือ - ใต้ และ (2) แนวเส้นทางเชื่อมโยงประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน เป็นโครงข่ายแนวตะวันตก - ตะวันออก ดังนี้

(1) เชื่อมโยงประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน เป็นโครงข่ายแนวเหนือ - ใต้ ประกอบด้วย

เส้นที่ 1 : เชียงราย - สงขลา เชื่อมโยง เมียนมา - มาเลเซีย

เส้นที่ 2 : หนองคาย - แหลมฉบัง เชื่อมโยง สปป.ลาว - EEC ที่แหลมฉบัง

เส้นที่ 3 : บึงกาฬ - สุรินทร์ เชื่อมโยง สปป.ลาว - กัมพูชา

ระยะทางรวมโดยประมาณ 2,620 กม.

(2) เชื่อมโยงประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน เป็นโครงข่ายแนวตะวันตก - ตะวันออก ประกอบด้วย

เส้นที่ 1 : ตาก - นครพนม เชื่อมโยง เมียนมา - สปป.ลาว

เส้นที่ 2 : กาญจนบุรี - อุบลราชธานี เชื่อมโยง เมียนมา - สปป.ลาว

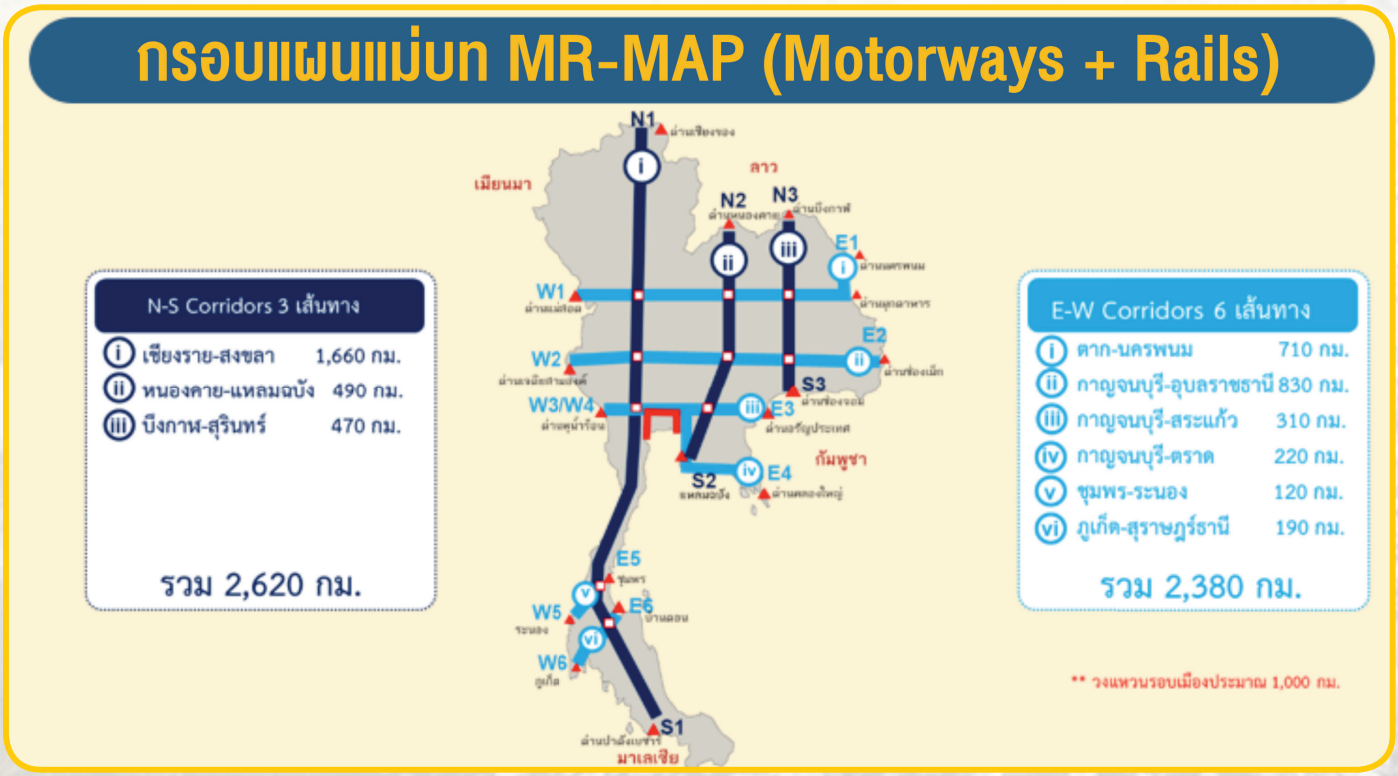
เส้นที่ 3 : กาญจนบุรี - สระแก้ว เชื่อมโยง เมียนมา - กัมพูชา

เส้นที่ 4 : กาญจนบุรี - ตราด เชื่อมโยง เมียนมา - EEC

เส้นที่ 5 : ชุมพร - ระนอง เชื่อมโยง อันดามัน - อ่าวไทย

เส้นที่ 6 : ภูเก็ต - สุราษฎร์ธานี เชื่อมโยง อันดามัน - อ่าวไทย

ระยะทางรวมโดยประมาณ 2,380 กม.



ทั้งนี้ มีแนวความคิดในการลงทุนและพัฒนา ดังนี้

(1) คิดแผนภาพใหญ่รวมทุกขั้นตอน ให้ครบถ้วนไปพร้อมกัน ทั้ง วางแผน + ออกแบบ + เวนคืน สำหรับการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง

2) การพัฒนารถไฟทั้งทางคู่และ รถไฟความเร็วสูง

3) การพัฒนาเมือง + interchanges เชื่อมเมือง

(2) การดำเนินการก่อสร้างของโครงการเป็น Phasing แบ่งเป็นตอนตามความจำเป็นเหมาะสม

(3) รูปแบบการลงทุน แบ่งออกเป็น

- ภาครัฐลงทุนบางส่วนร่วมกับการเปิดให้เอกชนร่วมลงทุน
- เปิดโอกาสให้เอกชนต่างชาติเข้าร่วมลงทุน

3 ประโยชน์ที่ประชาชนจะได้รับ

1 ด้านเศรษฐกิจ

(1) เกิดการสร้างเมืองใหม่

(2) เกิดการเชื่อมโยงโครงข่ายการขนส่งสินค้าเพื่อลดต้นทุน Logistic ในภาพรวม

(3) เชื่อมโยง แหล่งผลิตผลเกษตรกรรม อุตสาหกรรมเข้าสู่ผู้บริโภคและตลาดต่างประเทศ

2 ด้านสังคม

(1) ลดอุบัติเหตุบนถนนที่ผ่านเข้าชุมชน

(2) แก้ปัญหาการเวนคืนที่ดินของประชาชน

(3) ลดปัญหาการแยกชุมชนหลายครั้ง

(4) การเยียวยาผู้ที่ได้รับผลกระทบจากการเวนคืนแบบครบวงจร โดยรัฐสร้างชุมชนใหม่ให้

3 ด้านงบประมาณ

(1) ลดการลงทุนของภาครัฐ ให้เหลือแต่เฉพาะค่าเวนคืนที่ดิน

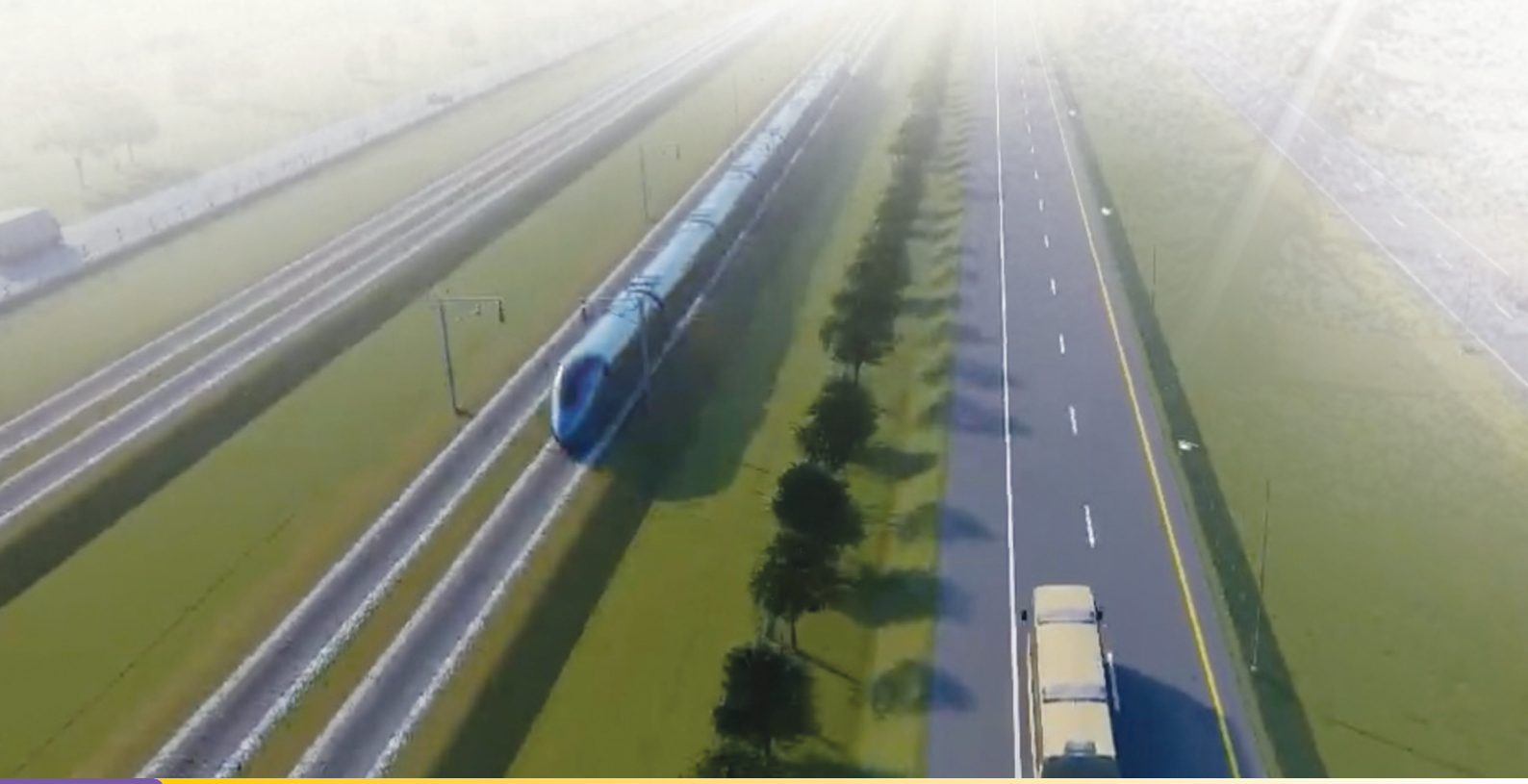
(2) เปิดโอกาสให้เอกชนต่างชาติเข้าร่วมลงทุน

4 ผลการดำเนินงาน

▸▸ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมมอบหมายให้กรมทางหลวง (ทล.) ดำเนินการเร่งรัดศึกษาทบทวนแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองโดยบูรณาการกับการพัฒนาระบบรถไฟ

▸▸ คณะทำงานการบูรณาการพัฒนาโครงข่ายฯ ได้มีมติมอบหมายให้ ทล. ดำเนินการศึกษาการบูรณาการพัฒนาโครงข่ายทางรถไฟร่วมกับทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง โดยใช้เงินทุนค่าธรรมเนียมผ่านทาง และพิจารณากรอบแนวทาง MR - Map

▸▸ ทล. ดำเนินการศึกษาทบทวนแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง โดยใช้งบประมาณจากเงินทุนค่าธรรมเนียมผ่านทาง เพื่อว่าจ้างที่ปรึกษาในหัวข้อ **“งานศึกษาจัดทำแผนกลยุทธ์การลงทุนพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง โดยใช้เงินทุนค่าธรรมเนียมผ่านทาง” ปัจจุบัน ทล. ได้ลงนามในสัญญาจ้างที่ปรึกษาเรียบร้อยแล้ว เมื่อวันที่ 8 มกราคม 2564**



แผนปฏิบัติราชการ สนข. (พ.ศ. 2563 - 2565) และแผนปฏิบัติราชการ สนข. ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2564

❖ *กลุ่มติดตามและประเมินผล*
สำนักแผนงาน

ความเป็นมาและสาระสำคัญ

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) เป็นหน่วยงานส่วนราชการในสังกัดกระทรวงคมนาคม ทำหน้าที่เกี่ยวกับการเสนอแนะนโยบายและจัดทำแผนหลัก แผนแม่บท และยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบการขนส่งและจราจร ความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อมในระบบการขนส่งของประเทศ ได้จัดทำแผนยุทธศาสตร์ สนข. พ.ศ. 2556 - 2559 สำหรับใช้เป็นกรอบและทิศทางการทำงานของ สนข. ซึ่งจากการทบทวนสถานการณ์ การเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจ สังคมและสิ่งแวดล้อม รวมทั้งปัจจัยแวดล้อมที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ นโยบายรัฐบาล พลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. 2561 - 2580) ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580) ยุทธศาสตร์และแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558 - 2565 แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2561 - 2565) แผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2560 - 2564 ตลอดจนสถานการณ์และบริบทการเปลี่ยนแปลงของประเทศ อาทิ การเข้าสู่สังคมผู้สูงอายุ การเปลี่ยนจากสังคมชนบทสู่สังคมเมือง การเชื่อมต่อการค้าการลงทุนทั่วโลก และความก้าวหน้าทางเทคโนโลยี จึงได้มีการจัดทำแผนปฏิบัติราชการ สนข. (พ.ศ. 2563 - 2565) โดยทบทวนจากแผนยุทธศาสตร์ สนข. ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2560 - 2564)

(ฉบับทบทวน) เพื่อใช้ในการพัฒนาระบบขนส่งและจราจรให้สอดคล้องเป็นไปตามทิศทางยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ 20 ปี โดยกำหนดยุทธศาสตร์และแนวทางการดำเนินงาน จำนวน 3 ประเด็นยุทธศาสตร์ คือ 1) พัฒนานโยบายและแผนงานคมนาคม เพื่อการพัฒนาประเทศอย่างยั่งยืน 2) ผลักดันนโยบายและแผนงานคมนาคมสู่การปฏิบัติ และ 3) พัฒนาปัจจัยสนับสนุนการบรรลุผลสำเร็จตามพันธกิจ เพื่อขับเคลื่อนองค์กรในการพัฒนาระบบขนส่งและจราจรไปสู่เป้าหมายเดียวกัน คือ มุ่งสู่การขนส่งที่ยั่งยืน ทั้งนี้ สรุปสาระสำคัญแผนปฏิบัติราชการ สนข. (พ.ศ. 2563 - 2565) และแผนปฏิบัติราชการ สนข. ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2564 สรุปดังนี้

1. แผนปฏิบัติราชการ สนข. (พ.ศ. 2563 - 2565)

สนข. ได้ทบทวนแผนยุทธศาสตร์ สนข. ฉบับที่ 3 พ.ศ. 2560 - 2564 (ฉบับทบทวน) และจัดทำแผนปฏิบัติราชการ สนข. (พ.ศ. 2563 - 2565) ให้สอดคล้องกับนโยบายรัฐบาล ยุทธศาสตร์ชาติ ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580) ยุทธศาสตร์และแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558 - 2565 แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2561 - 2565) และแผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2560 - 2564 ตลอดจนสถานการณ์และบริบทการเปลี่ยนแปลงของประเทศด้านการขนส่ง ซึ่ง ผอ.สนข. ได้ให้ความเห็นชอบแผนปฏิบัติราชการ สนข. (พ.ศ. 2563 - 2565) แล้ว เมื่อวันที่ 17 ธันวาคม 2562 เพื่อใช้เป็นกรอบและทิศทางการทำงานของ สนข. ระหว่างปี พ.ศ. 2563 - 2565 มีสาระสำคัญดังนี้

1.1 วิสัยทัศน์ “องค์กรนำในการกำหนดทิศทางและขับเคลื่อนการพัฒนาระบบคมนาคมของประเทศ”

1.2 พันธกิจ

1) เสนอแนะนโยบาย มาตรการ มาตรฐาน และจัดทำแผนพัฒนาระบบคมนาคมและขับเคลื่อนให้เกิดผลในการปฏิบัติ
2) ศึกษา วิจัย และพัฒนางานคมนาคมด้วยเทคโนโลยีและนวัตกรรม
3) ส่งเสริมความปลอดภัยและคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระบบคมนาคม
4) พัฒนาและเผยแพร่ข้อมูลสารสนเทศและองค์ความรู้ด้านคมนาคม

1.3 ค่านิยม “OTP to TOP” ทีมงานเป็นเลิศ ร่วมเปิดใจกว้าง สานสร้างเครือข่าย

1.4 ประเด็นยุทธศาสตร์

1) พัฒนานโยบายและแผนงานคมนาคมเพื่อการพัฒนาประเทศอย่างยั่งยืน
2) ผลักดันนโยบายและแผนงานคมนาคมสู่การปฏิบัติ
3) พัฒนาปัจจัยสนับสนุนการบรรลุผลสำเร็จตามพันธกิจ

1.5 เป้าประสงค์

1) มีนโยบายและแผนเพื่อพัฒนาระบบคมนาคมให้มีประสิทธิภาพ (Transport Efficiency) ทุกคนเข้าถึงได้อย่างเท่าเทียม (Inclusive Transport) มีความปลอดภัยและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Green and Safe Transport)
2) สนับสนุนการดำเนินงานตามนโยบายและแผนการพัฒนาระบบคมนาคมให้เกิดผลเป็นรูปธรรม
3) สนข. เป็นหน่วยงานที่ทันสมัยพร้อมรับกับบริบทที่เปลี่ยนแปลง
4) บุคลากร สนข. มีความรู้ ความสามารถและความเชี่ยวชาญสอดคล้องตามภารกิจ
5) สนข. มีงานวิจัยเพื่อนวัตกรรม (Innovation) สนับสนุนการจัดทำนโยบายและแผนด้านคมนาคม

1.6 กลยุทธ์

1) มุ่งเน้นการจัดทำนโยบายและแผนพัฒนาการเพิ่มประสิทธิภาพของระบบคมนาคมเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ (Transport Efficiency : TE)
2) มุ่งเน้นการจัดทำนโยบายและแผนพัฒนาเพื่อยกระดับการเข้าถึงระบบคมนาคมของประชาชนทุกกลุ่มอย่างเสมอภาคและเท่าเทียม (Inclusive Transport : IT)
3) มุ่งเน้นการจัดทำนโยบายและแผนพัฒนาระบบคมนาคมที่ปลอดภัยและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Green and Safe Transport : GST)
4) สร้างกลไกและขับเคลื่อนนโยบายและแผนงานคมนาคมไปสู่การปฏิบัติด้วยกระบวนการติดตามและประเมินผล (Monitoring and Evaluation : ME)
5) สร้างการรับรู้และเข้าใจร่วมกับภาคีเครือข่ายที่เกี่ยวข้องเพื่อขับเคลื่อนนโยบายและแผนงานคมนาคมไปสู่การปฏิบัติ (Network Cognition : NC)
6) สร้างเสริมแนวทางการพัฒนาองค์กรให้ทันสมัยสอดคล้องกับบริบทที่เปลี่ยนแปลง (Organization Development : OD)
7) สั่งสมความรู้ ความสามารถ และประสบการณ์ของบุคลากรตามแผนพัฒนาทรัพยากรบุคคลของ สนข. (Human Resource Development Plan : HRD)
8) ส่งเสริมการศึกษา วิจัย และการประยุกต์การใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมในการสร้างสรรค์งานด้านคมนาคม (Technology and Innovation : TI)

1.7 โครงการ/กิจกรรมภายใต้แผนปฏิบัติราชการ สนข. (พ.ศ. 2563 - 2565)

โครงการ/กิจกรรมที่สนับสนุนการบรรลุเป้าประสงค์ของแผนปฏิบัติราชการ สนข. (พ.ศ. 2563 - 2565) มีจำนวนรวมทั้งสิ้น 91 โครงการ/กิจกรรม จำแนกตามประเด็นยุทธศาสตร์ ดังนี้

ประเด็นยุทธศาสตร์/กลยุทธ์	จำนวนโครงการ/กิจกรรม	หน่วยรับผิดชอบ
ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 1 พัฒนานโยบายและแผนงานคมนาคมเพื่อการพัฒนาประเทศอย่างยั่งยืน		
กลยุทธ์ที่ 1 มุ่งเน้นการจัดทำนโยบายและแผนการพัฒนาการเพิ่มประสิทธิภาพของระบบคมนาคมเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ (Transport Efficiency : TE)	20	สผง./ศทท./กพข./สสภ./กจร.
กลยุทธ์ที่ 2 มุ่งเน้นการจัดทำนโยบายและแผนพัฒนาเพื่อยกระดับการเข้าถึงระบบคมนาคมของประชาชนทุกกลุ่มอย่างเสมอภาคและเท่าเทียม (Inclusive Transport : IT)	12	กพข./สตร./กจร./สผป.
กลยุทธ์ที่ 3 มุ่งเน้นการจัดทำนโยบายและแผนพัฒนาระบบคมนาคมที่ปลอดภัยและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Green and Safe Transport : GST)	6	กพข./สผป.

ประเด็นยุทธศาสตร์/กลยุทธ์	จำนวนโครงการ/กิจกรรม	หน่วยรับผิดชอบ
ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 2 ผลักดันนโยบายและแผนงานคมนาคมสู่การปฏิบัติ		
กลยุทธ์ที่ 4 สร้างกลไกและขับเคลื่อนนโยบายและแผนงานคมนาคมไปสู่การปฏิบัติด้วยกระบวนการติดตามและประเมินผล (Monitoring and Evaluation : ME)	36	สผง./ศทท./สสภ./กจร./กพข./สตร./ สผป.
กลยุทธ์ที่ 5 สร้างการรับรู้และเข้าใจร่วมกับภาคีเครือข่ายที่เกี่ยวข้องเพื่อขับเคลื่อนนโยบายและแผนงานคมนาคมไปสู่การปฏิบัติ (Network Cognition : NC)	4	สำนัก/กอง/ศูนย์/สำนักงานโครงการ
ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 3 พัฒนาปัจจัยสนับสนุนความสำเร็จตามพันธกิจ		
กลยุทธ์ที่ 6 สร้างเสริมแนวทางการพัฒนาองค์กรให้ทันสมัยสอดคล้องกับบริบทที่เปลี่ยนแปลง (Organization Development : OD)	3	กพร./สผง.
กลยุทธ์ที่ 7 สั่งสมความรู้ ความสามารถ และประสบการณ์ของบุคลากรตามแผนพัฒนาทรัพยากรบุคคลของ สนข. (Human Resource Development Plan : HRD)	2	สบก. ร่วมกับ สำนัก/กอง/ศูนย์/สำนักงานโครงการ/กพร./กตส.
กลยุทธ์ที่ 8 ส่งเสริมการใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมในการสร้างสรรค์งานด้านคมนาคม (Technology and Innovation : TI)	8	ศทท.
รวม	91	

2. แผนปฏิบัติราชการ สนข. ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2564

สนข. ได้ดำเนินการจัดทำแผนปฏิบัติราชการ สนข. ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2564 ภายใต้แผนปฏิบัติราชการ สนข. (พ.ศ. 2563 - 2565) ซึ่ง ผอ.สนข. และ รวค. ได้ให้ความเห็นชอบแผนแผนปฏิบัติราชการ สนข.ฯ ดังกล่าวแล้ว เมื่อวันที่ 14 ธันวาคม 2563 และวันที่ 28 ธันวาคม 2563 ตามลำดับ โดยได้บรรจุโครงการ/กิจกรรม ที่ได้รับจัดสรรงบประมาณในปี พ.ศ. 2564 และโครงการ/กิจกรรม ที่ดำเนินการต่อเนื่องจากแผนปฏิบัติราชการ สนข. ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2563 ด้วยแล้ว ทั้งนี้ แผนปฏิบัติราชการ สนข. ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2564 มีสาระสำคัญดังนี้

2.1 โครงการ/กิจกรรม รวมจำนวน 63 เรื่อง ประกอบด้วย โครงการ/กิจกรรมต่อเนื่อง จำนวน 54 เรื่อง และโครงการ/กิจกรรมใหม่ จำนวน 9 เรื่อง จำแนกตามประเด็นยุทธศาสตร์ได้ ดังนี้

ประเด็นยุทธศาสตร์/กลยุทธ์	จำนวนโครงการ/กิจกรรม ปี 2564	หน่วยรับผิดชอบ
ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 1 พัฒนานโยบายและแผนงานคมนาคมเพื่อการพัฒนาประเทศอย่างยั่งยืน : 19 โครงการ/กิจกรรม		
กลยุทธ์ที่ 1 มุ่งเน้นการจัดทำนโยบายและแผนการพัฒนาการเพิ่มประสิทธิภาพของระบบคมนาคมเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ (Transport Efficiency : TE)	14 (โครงการต่อเนื่อง ปี 63 = 7 และ โครงการใหม่ ปี 64 = 7)	สผง./สสภ./สผป./ กพข./กจร./ศทท.
กลยุทธ์ที่ 2 มุ่งเน้นการจัดทำนโยบายและแผนพัฒนาเพื่อยกระดับการเข้าถึงระบบคมนาคมของประชาชนทุกกลุ่มอย่างเสมอภาคและเท่าเทียม (Inclusive Transport : IT)	4 (โครงการต่อเนื่อง ปี 63 = 4)	กพข. /กจร./สตร.
กลยุทธ์ที่ 3 มุ่งเน้นการจัดทำนโยบายและแผนพัฒนาระบบคมนาคมที่ปลอดภัยและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Green and Safe Transport : GST)	1 (โครงการใหม่ ปี 64 = 1)	สผป.
ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 2 ผลักดันนโยบายและแผนงานคมนาคมสู่การปฏิบัติ : 37 โครงการ/กิจกรรม		
กลยุทธ์ที่ 4 สร้างกลไกและขับเคลื่อนนโยบายและแผนงานคมนาคมไปสู่การปฏิบัติด้วยกระบวนการติดตามและประเมินผล (Monitoring and Evaluation : ME)	33 (โครงการต่อเนื่อง ปี 63 = 33)	สผง./สสภ./สผป./กพข./ กจร./ศทท./ สตร.
กลยุทธ์ที่ 5 สร้างการรับรู้และเข้าใจร่วมกับภาคีเครือข่ายที่เกี่ยวข้องเพื่อขับเคลื่อนนโยบายและแผนงานคมนาคมไปสู่การปฏิบัติ (Network Cognition : NC)	4 (โครงการต่อเนื่อง ปี 63 = 3 และ โครงการใหม่ ปี 64 = 1)	สำนัก/กอง/ศูนย์/ สำนักงานโครงการ/ กพร.
ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 3 พัฒนาปัจจัยสนับสนุนการบรรลุผลสำเร็จตามพันธกิจ : 7 โครงการ/กิจกรรม		
กลยุทธ์ที่ 6 สร้างเสริมแนวทางการพัฒนาองค์กรให้ทันสมัยสอดคล้องกับบริบทที่เปลี่ยนแปลง (Organization Development : OD)	1 (โครงการต่อเนื่อง ปี 63 = 1)	กพร.
กลยุทธ์ที่ 7 สั่งสมความรู้ ความสามารถ และประสบการณ์ของบุคลากรตามแผนพัฒนาทรัพยากรบุคคลของ สนข. (Human Resource Development Plan: HRD)	2 (โครงการต่อเนื่อง ปี 63 = 2)	สบก.
กลยุทธ์ที่ 8 ส่งเสริมการใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมในการสร้างสรรค์งานด้านคมนาคม (Technology and Innovation : TI)	4 (โครงการต่อเนื่อง ปี 63 = 4)	ศทท.
งานตามภารกิจพื้นฐาน	4 (โครงการต่อเนื่อง ปี 63 = 4)	สำนัก/กอง/ศูนย์/ สำนักงานโครงการ/ กพร./กตส.
รวม	**63**	

2.2 ตัวอย่าง โครงการ/กิจกรรม จำแนกตามประเด็นยุทธศาสตร์ ดังนี้

2.2.1 ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 1 พัฒนานโยบายและแผนงานคมนาคมเพื่อการพัฒนาประเทศอย่างยั่งยืน

มุ่งเน้นการจัดทำนโยบายและแผนการเพิ่มประสิทธิภาพของระบบคมนาคม เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ (Transport Efficiency) ยกระดับการเข้าถึงระบบขนส่งของประชาชนทุกกลุ่มอย่างเสมอภาคและเท่าเทียม (Inclusive Transport) และมุ่งเน้นระบบคมนาคมที่มีความปลอดภัยและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Green and Safe Transport) มีโครงการ/กิจกรรม ภายใต้ประเด็นยุทธศาสตร์ อาทิ เช่น

- การจัดทำแผนงบประมาณในลักษณะบูรณาการเชิงยุทธศาสตร์ด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์
- โครงการศึกษาสำรวจการเดินทางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล
- การศึกษาการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงรูปแบบการเดินทางเพื่อเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าและสนามบินในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล
- โครงการจัดทำแผนโลจิสติกส์ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าเชื่อมโยงฐานการผลิตในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) กับประตูการค้าในพื้นที่ภาคใต้
- โครงการศึกษานโยบายการลดการใช้พลังงานในภาคคมนาคมขนส่งทางบก
- โครงการศึกษาจัดทำโมเดลการพัฒนาระบบเทคโนโลยีเพื่อการบริหารจัดการการจราจร
- การจัดทำร่าง พ.ร.บ. การบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม พ.ศ. ....

2.2.2 ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 2 ผลักดันนโยบายและแผนงานคมนาคมสู่การปฏิบัติ

มุ่งเน้นการขับเคลื่อนนโยบายและแผนพัฒนาด้านคมนาคมไปสู่การปฏิบัติ ด้วยการสร้างกลไกการขับเคลื่อนด้วยกระบวนการติดตามและประเมินผล และการสร้างการรับรู้และความเข้าใจร่วมกับภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง อาทิ เช่น

- การติดตามและประเมินผลแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558 - 2565
- การติดตามผลการดำเนินงานตามแผนปฏิบัติการลดก๊าซเรือนกระจกของประเทศ ปี พ.ศ. 2564 - 2573 สาขาคมนาคมขนส่ง
- การสร้างความรู้ความเข้าใจ นโยบาย แผนงาน ผลการศึกษา ผลการดำเนินงานของ สนข.
- โครงการสำรวจความพึงพอใจของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย/ผู้เกี่ยวข้อง ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2564 ของ สนข.

2.2.3 ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 3 พัฒนาปัจจัยสนับสนุนการบรรลุผลสำเร็จตามพันธกิจ

มุ่งดำเนินการเกี่ยวกับปัจจัยสนับสนุนความสำเร็จตามพันธกิจด้วยการพัฒนาบุคลากรและการนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมมาใช้ในการพัฒนางานด้านคมนาคม อาทิ เช่น

- แผนปฏิรูปองค์การของ สนข. การจัดทำข้อเสนอการเปลี่ยนแปลงระยะ 3 ปี (2562 - 2564)
- รายงานผลการประเมินผลการดำเนินการตามแผนพัฒนาทรัพยากรบุคคลของ สนข.
- การขับเคลื่อนแผนปฏิบัติการดิจิทัล สนข. ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2563 - 2565)
- โครงการฝึกอบรมเรื่อง ความปลอดภัยด้านไซเบอร์ (Cyber Security) ประจำปีงบประมาณ 2563

สนข
สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
กระทรวงคมนาคม

แผนปฏิบัติ สนข. (พ.ศ. 2563 - 2565)

วิสัยทัศน์

"องค์กรนำในการกำหนดทิศทาง และขับเคลื่อน
การพัฒนาระบบคมนาคมของประเทศ"

4 พันธกิจ

1. เสนอแนะนโยบาย มาตรการ มาตรฐาน และจัดทำแผนพัฒนาระบบคมนาคม และขับเคลื่อนให้เกิดผลในการปฏิบัติ
2. ศึกษา วิจัย และพัฒนางานคมนาคม ด้วยเทคโนโลยี และนวัตกรรม
3. ส่งเสริมความปลอดภัยและคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระบบคมนาคม
4. พัฒนาและเผยแพร่ข้อมูลสารสนเทศและองค์ความรู้ด้านคมนาคม

ค่านิยม

"OTP to TOP" : ทีมงานเป็นเลิศ ร่วมเปิดใจกว้าง สานสร้างเครือข่าย

3 ประเด็นยุทธศาสตร์

1. พัฒนานโยบายและแผนงานคมนาคม เพื่อการพัฒนาประเทศอย่างยั่งยืน
2. ผลักดันนโยบายและแผนงานคมนาคมสู่การปฏิบัติ
3. พัฒนาปัจจัยสนับสนุนการบรรลุผลสำเร็จตามพันธกิจ

5 เป้าประสงค์

1. มีนโยบายและแผนเพื่อพัฒนาระบบคมนาคมให้มีประสิทธิภาพ ทุกคนเข้าถึงได้อย่างเท่าเทียม มีความปลอดภัยและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม
2. สนับสนุนการดำเนินงานตามนโยบายและแผนการพัฒนาระบบคมนาคมให้เกิดผลเป็นรูปธรรม
3. สนข. เป็นหน่วยงานที่ทันสมัย พร้อมรับกับบริบทที่เปลี่ยนแปลง
4. บุคลากร สนข. มีความรู้ความสามารถและความเชี่ยวชาญสอดคล้องตามภารกิจ
5. สนข. มีงานวิจัยเพื่อนวัตกรรมสนับสนุนการจัดทำนโยบายและแผนด้านคมนาคม

8 กลยุทธ์สู่ความสำเร็จ

กลยุทธ์ 3 น.

มุ่งเน้นการจัดทำนโยบายและแผนพัฒนา

1. การ**เพิ่มประสิทธิภาพ**ของระบบคมนาคมเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ
2. ระบบคมนาคมที่**ปลอดภัยและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม**
3. ยกระดับการเข้าถึงระบบคมนาคมของประชาชนทุกกลุ่ม**อย่างเสมอภาค**

กลยุทธ์ 2 ข.

4. สร้างกลไกและ**ขับเคลื่อน**นโยบายและแผนงานคมนาคมไปสู่การปฏิบัติด้วยกระบวนการติดตามและประเมินผล
5. สร้างการรับรู้และ**เข้าใจ**ร่วมกับภาคีเครือข่ายที่เกี่ยวข้องเพื่อขับเคลื่อนนโยบายและแผนงานคมนาคมไปสู่การปฏิบัติ

กลยุทธ์ 3 ส.

6. **สร้างเสริม**แนวทาง การพัฒนาองค์กรให้ทันสมัยสอดคล้องกับบริบทที่เปลี่ยนแปลง
7. **สังคม**ความรู้ ความสามารถ และประสบการณ์ของบุคลากรตามแผนพัฒนาทรัพยากรบุคคลของสนข.
8. **ส่งเสริม**การศึกษา วิจัย และการประยุกต์ การใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมในการ**สร้างสรรค์**งานด้านคมนาคม

รูปที่ 2 แผนปฏิบัติราชการ สนข. (พ.ศ. 2563 - 2565)

สามารถติดตามหรือ Download ข้อมูลแผนปฏิบัติราชการ สนข. (พ.ศ. 2563 - 2565)
และแผนปฏิบัติราชการ สนข. ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2564 ได้ที่ http://www.otp.go.th

ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม พ.ศ. 2563

❖ *สำนักงานโครงการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม (สตร.)*

รัฐบาลมีเป้าหมายในการพัฒนาระบบตั๋วร่วม (Common Ticketing System) โดยบูรณาการการเชื่อมต่อระหว่างการเดินทางด้วยระบบขนส่งมวลชนต่างๆ ที่มีอยู่ ผ่านบัตรโดยสารใบเดียว อำนวยความสะดวกให้แก่ประชาชนที่ใช้บริการ รวมถึงลดภาระค่าใช้จ่าย ค่าครองชีพของประชาชน ตลอดจนสามารถใช้บัตรเดียวกันนี้ในการทำธุรกรรมประเภทอื่นๆ นอกภาคการขนส่งได้ต่อไปในอนาคต

วิธีการสำคัญเพื่อนำนโยบายไปสู่การปฏิบัติได้อย่างมีประสิทธิภาพ คือ การดำเนินการโดยใช้เครื่องมือทางกฎหมาย ซึ่งเมื่อวันที่ 26 พฤศจิกายน 2563 ได้มีการลงประกาศระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม พ.ศ. 2563 ในราชกิจจานุเบกษา ฉบับประกาศและงานทั่วไป ประเภท ง พิเศษ เล่ม 137 ตอน 277

ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม พ.ศ. 2563 เป็นกฎหมายที่ตราโดยอำนาจของฝ่ายบริหาร โดยอาศัยอำนาจตามมาตรา 11 (8) แห่งพระราชบัญญัติระเบียบบริหารราชการแผ่นดิน พ.ศ. 2534 ที่บัญญัติให้นายกรัฐมนตรีในฐานะหัวหน้ารัฐบาลมีอำนาจหน้าที่ในการวางระเบียบปฏิบัติราชการ เพื่อให้การบริหารราชการแผ่นดินเป็นไปโดยรวดเร็วและมีประสิทธิภาพ เท่าที่ไม่ขัดหรือแย้งกับพระราชบัญญัตินี้หรือกฎหมายอื่น ซึ่งเป็นการวางระเบียบปฏิบัติราชการที่ใช้บังคับกับราชการส่วนกลาง ราชการส่วนภูมิภาค และราชการส่วนท้องถิ่น อันเป็นการจัดระเบียบบริหารราชการตามพระราชบัญญัติระเบียบบริหารราชการแผ่นดินเท่านั้น

ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีฯ นี้ จึงมีสถานะเป็นกฎหมายลำดับรองหรือกฎตามมาตรา 5[1] แห่งพระราชบัญญัติวิธีปฏิบัติราชการทางปกครอง พ.ศ. 2539 และมาตรา 3[2] แห่งพระราชบัญญัติจัดตั้งศาลปกครองและวิธีพิจารณาคดีปกครอง พ.ศ. 2542 จึงสามารถใช้บังคับได้เพียงหน่วยงานราชการส่วนกลาง ราชการส่วนภูมิภาค และราชการส่วนท้องถิ่น เท่านั้น ไม่สามารถบังคับให้เอกชนดำเนินการอย่างหนึ่งอย่างใดได้ เนื่องจากเกินขอบเขตอำนาจที่พระราชบัญญัติระเบียบบริหารราชการแผ่นดิน พ.ศ. 2534 ได้บัญญัติไว้

สาระสำคัญของระเบียบนี้ คือ การกำหนดโครงสร้างการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม ออกเป็น 3 ระดับ

1 **ระดับนโยบาย** กำหนดให้มีคณะกรรมการขึ้นมาคณะหนึ่ง เรียกว่า **“คณะกรรมการนโยบายระบบตั๋วร่วม” หรือย่อๆ ว่า “คนต.”** มีองค์ประกอบ ดังนี้

(1) รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เป็นประธานกรรมการ

(2) กรรมการโดยตำแหน่ง ได้แก่ ปลัดกระทรวงการคลัง ปลัดกระทรวงคมนาคม ปลัดกระทรวงมหาดไทย เลขาธิการสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ผู้อำนวยการสำนักงบประมาณ อธิบดีกรมการขนส่งทางบก อธิบดีกรมการขนส่งทางราง อธิบดีกรมเจ้าท่า เลขาธิการคณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภค ผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร และผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

(3) กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ ซึ่งรัฐมนตรีแต่งตั้งจากผู้ที่มีความรู้ความสามารถหรือประสบการณ์ด้านการเงิน ด้านการตลาด ด้านกฎหมาย ด้านเศรษฐศาสตร์ ด้านวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี ด้านวิศวกรรมศาสตร์ หรือด้านอื่นที่เกี่ยวข้องหรือเป็นประโยชน์ต่อระบบตั๋วร่วม จำนวนไม่เกินสี่คน

(4) ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร เป็นกรรมการและเลขานุการ และให้ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรแต่งตั้งข้าราชการของสำนักงานจำนวนสองคน เป็นผู้ช่วยเลขานุการ

---

[1] มาตรา 5 พระราชบัญญัติวิธีปฏิบัติราชการทางปกครอง พ.ศ. 2539 “กฎ” หมายความว่า พระราชกฤษฎีกา กฎกระทรวง ประกาศกระทรวง ข้อบัญญัติท้องถิ่น ระเบียบ ข้อบังคับ หรือบทบัญญัติอื่นที่มีผลบังคับเป็นการทั่วไป โดยไม่มุ่งหมายให้ใช้บังคับแก่กรณีใดหรือบุคคลใดเป็นการเฉพาะ

[2] มาตรา 3 พระราชบัญญัติจัดตั้งศาลปกครองและวิธีพิจารณาคดีปกครอง พ.ศ. 2542 “กฎ” หมายความว่า พระราชกฤษฎีกา กฎกระทรวง ประกาศกระทรวง ข้อบัญญัติท้องถิ่น ระเบียบ ข้อบังคับ หรือบทบัญญัติอื่นที่มีผลบังคับเป็นการทั่วไป โดยไม่มุ่งหมายให้ใช้บังคับแก่กรณีใดหรือบุคคลใดเป็นการเฉพาะ

มีหน้าที่และอำนาจ

(1) จัดทำและเสนอนโยบายหรือแนวทางในการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม และโครงสร้างอัตราค่าโดยสารร่วมและค่าธรรมเนียมในการดำเนินงานระบบตั๋วร่วมต่อคณะรัฐมนตรี

(2) กำหนดแผนงานและหน่วยงานของรัฐผู้รับผิดชอบในการปฏิบัติตามนโยบายหรือแนวทางในการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม

(3) กำหนดมาตรการเพื่อส่งเสริมให้เกิดการดำเนินการตามนโยบาย แนวทาง หรือแผนงานในการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม มาตรฐานทางเทคโนโลยีของระบบตั๋วร่วมและรูปแบบระบบตั๋วร่วม

(4) เสนอแนะต่อคณะรัฐมนตรีหรือหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องให้มีการออกระเบียบ ประกาศ ข้อบังคับ หรือกฎในเรื่องดังต่อไปนี้ เพื่อให้เป็นไปตามนโยบาย แนวทาง แผนงาน มาตรการ มาตรฐาน หรือรูปแบบ ตาม (1) (2) หรือ (3)

(ก) มาตรฐานทางเทคโนโลยีของระบบตั๋วร่วมและรูปแบบของระบบตั๋วร่วม

(ข) หลักเกณฑ์ เงื่อนไข และข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม

(ค) การเชื่อมต่อระบบตั๋วร่วมระหว่างผู้บริหารจัดการระบบตั๋วร่วมและผู้ให้บริการขนส่ง

(ง) การบริหารจัดการระบบจัดการรหัสความปลอดภัยของระบบตั๋วร่วม

(5) ประสานความร่วมมือกับหน่วยงานของรัฐและผู้ประกอบการภาคเอกชนที่เกี่ยวข้องในด้านการให้บริการขนส่งผู้โดยสารโดยระบบขนส่งสาธารณะและการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม

(6) ติดตามและประเมินผลการดำเนินการของผู้ให้บริการขนส่งในการปฏิบัติตามนโยบาย แนวทาง แผนงาน มาตรการ มาตรฐาน หรือรูปแบบ ตาม (1) (2) หรือ (3)

(7) แต่งตั้งคณะอนุกรรมการหรือที่ปรึกษาเพื่อปฏิบัติงานตามที่ คนต. มอบหมาย

(8) ปฏิบัติการอื่นใดตามที่คณะรัฐมนตรีหรือนายกรัฐมนตรีมอบหมาย

2 ระดับกำกับดูแล กำหนดให้สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ทำหน้าที่เป็นสำนักงานเลขานุการของคณะกรรมการฯ มีหน้าที่และอำนาจ ดังนี้

(1) รับผิดชอบงานธุรการ งานวิชาการ งานการประชุม และงานเลขานุการของ คนต. และคณะอนุกรรมการที่ คนต. แต่งตั้ง

(2) ศึกษาวิจัย รวบรวม และวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม มาตรฐานทางเทคโนโลยีของระบบตั๋วร่วม และโครงสร้างอัตราค่าโดยสารของระบบขนส่ง เพื่อสนับสนุนการดำเนินการของ คนต.

(3) ติดตาม รวบรวม และวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับผลการดำเนินการของหน่วยงานของรัฐและผู้ประกอบการภาคเอกชนเกี่ยวกับการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม รวมทั้งปัญหาและอุปสรรคในการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม เพื่อเสนอต่อ คนต.

(4) ประสานงานและรับฟังข้อคิดเห็นหรือข้อเสนอแนะจากหน่วยงานของรัฐหรือผู้ประกอบการภาคเอกชนที่เกี่ยวข้องในด้านการให้บริการขนส่งผู้โดยสารโดยระบบขนส่งสาธารณะหรือการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม เพื่อนำข้อมูลมาประกอบการพิจารณาของ คนต.

(5) กำกับดูแล ติดตาม และตรวจสอบมาตรฐานทางเทคโนโลยีของระบบตั๋วร่วมและรูปแบบของระบบตั๋วร่วมผู้ให้บริการขนส่ง

(6) กำกับดูแลการดำเนินการของผู้บริหารจัดการระบบตั๋วร่วมในการปฏิบัติตามนโยบาย แนวทาง แผนงาน มาตรการ มาตรฐาน หรือรูปแบบ ตามหน้าที่และอำนาจของ คนต. (1) (2) หรือ (3)

(7) ประสานความร่วมมือกับผู้ประกอบการภาคเอกชนที่ให้บริการขนส่งสาธารณะเพื่อให้เข้าร่วมให้บริการในระบบตั๋วร่วม รวมทั้งการอำนวยความสะดวกเพื่อให้เกิดความร่วมมือที่จะบูรณาการร่วมกันกับผู้ประกอบการภาคเอกชน

(8) ปฏิบัติการอื่นใดตามที่ คนต. นายกรัฐมนตรี หรือคณะรัฐมนตรีมอบหมาย

3 **ระดับปฏิบัติ** กำหนดให้มีผู้บริหารจัดการระบบตั๋วร่วม ซึ่งเป็นหน่วยงานของรัฐที่คณะกรรมการนโยบายระบบตั๋วร่วมกำหนดให้เป็นผู้รับผิดชอบในการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม

เพื่อให้เกิดความเข้าใจและมองเป็นภาพสาระสำคัญของระเบียบมากยิ่งขึ้น สามารถสรุปออกเป็นภาพได้ดัง 2 ภาพต่อไปนี้

1. ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี ว่าด้วยการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม พ.ศ. 2563

สาระสำคัญ

โครงสร้างคณะกรรมการ/หน่วยงาน

- คณะรัฐมนตรี
- 1 / 2
- ระดับนโยบาย
- คณะกรรมการนโยบายระบบตั๋วร่วม (คนต.) (รวค. เป็นประธานกรรมการ)
- 3
- ระดับเลขานุการ/กำกับดูแล
- สนข.
- 4
- ระดับปฏิบัติการ
- ผู้บริหารจัดการระบบตั๋วร่วม

อำนาจหน้าที่คณะกรรมการนโยบายระบบตั๋วร่วม (คนต.)

- **จัดทำ/เสนอ ->>** นโยบาย/แนวทางในการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม โครงสร้างอัตราค่าโดยสารร่วม ค่าธรรมเนียม ต่อ ครม.
- **กำหนด ->>** แผนงานและหน่วยงานของรัฐผู้รับผิดชอบกำกับดูแลและบูรณาการระบบตั๋วร่วม
- **กำหนด ->>** มาตรการเพื่อส่งเสริมให้เกิดการดำเนินการตามนโยบาย แนวทาง/แผนงาน มาตรฐานทางเทคโนโลยี และรูปแบบระบบตั๋วร่วม
- **เสนอแนะ ->>** ครม./หน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้อง ให้มีการออกระเบียบ ประกาศ ข้อบังคับ หรือกฎ เพื่อให้เป็นไปตามนโยบาย แนวทาง แผนงาน มาตรการ มาตรฐาน หรือรูปแบบระบบตั๋วร่วม
- **ประสานความร่วมมือ**
- **ติดตามและประเมินผล**
- **แต่งตั้งคณะอนุกรรมการ/ที่ปรึกษา**
- **ปฏิบัติการอื่นใด**ตามที่ ครม./นายกรัฐมนตรีมอบหมาย

อำนาจหน้าที่ สนข. และผู้บริหารจัดการระบบตั๋วร่วม

สนข.

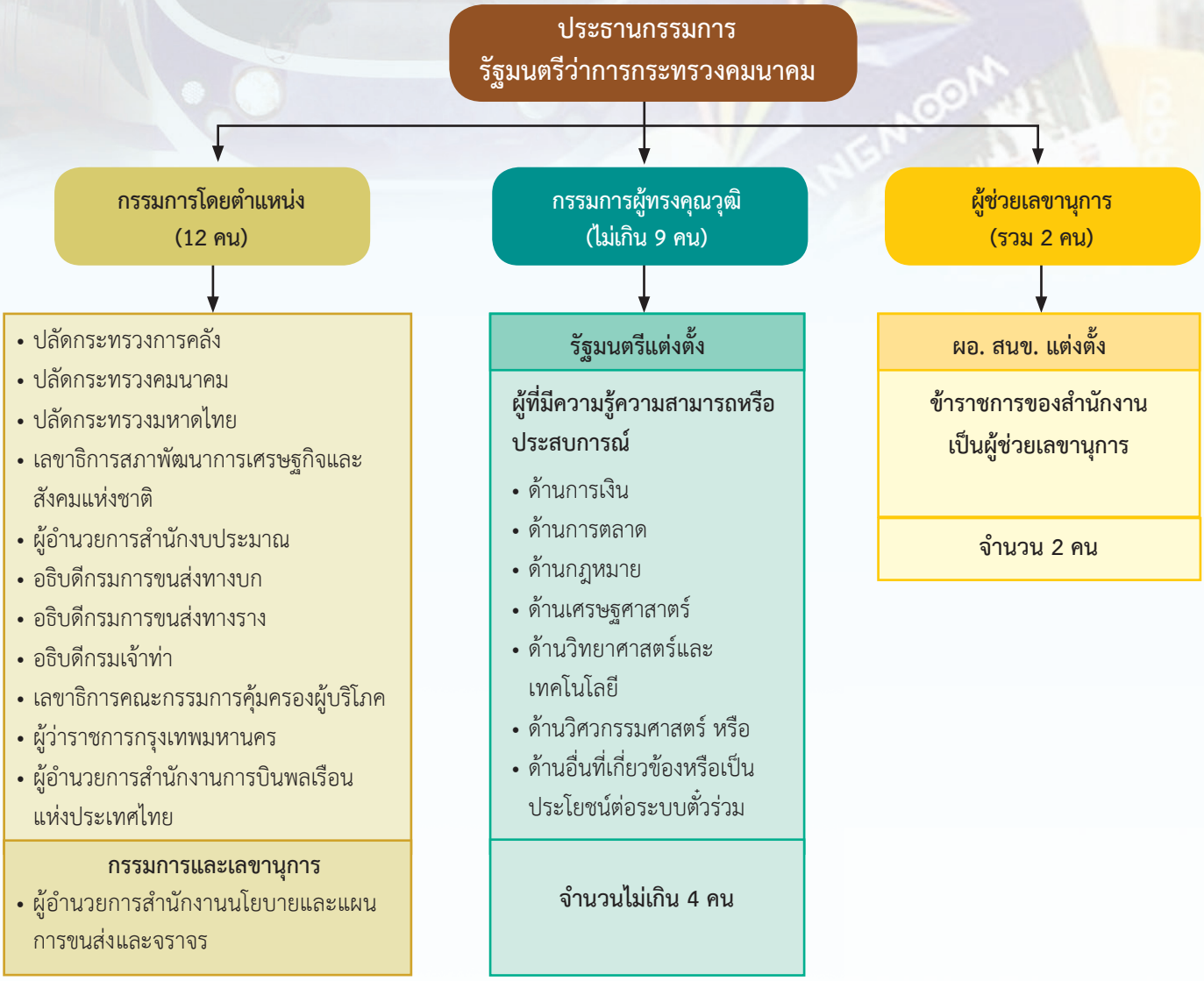
- งานธุรการวิชาการประชุมและงานเลขานุการของคนต.
- ศึกษาวิจัย/รวบรวม/วิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับการบริหารจัดการ
- ติดตาม/รวบรวม/วิเคราะห์ข้อมูล ปัญหาและอุปสรรค
- ประสานงานและรับฟังข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ
- กำกับดูแล/ติดตาม/ตรวจสอบมาตรฐานทางเทคโนโลยี และรูปแบบของระบบตั๋วร่วม
- กำกับดูแลการดำเนินการของผู้บริหารจัดการระบบตั๋วร่วม
- ประสานความร่วมมือกับเอกชน
- ปฏิบัติการอื่นใดตามที่ คนต. นายกรัฐมนตรี หรือ ครม. มอบหมาย

ผู้บริหารจัดการระบบตั๋วร่วม

"ผู้บริหารจัดการระบบตั๋วร่วม"

หน่วยงานของรัฐที่คณะกรรมการนโยบายระบบตั๋วร่วมกำหนดให้เป็นผู้รับผิดชอบในการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม

2. องค์ประกอบคณะกรรมการนโยบายระบบตั๋วร่วม (คนต.)



หมายเหตุ : ในวาระเริ่มแรก ให้ คนต. ประกอบด้วยประธานกรรมการและกรรมการโดยตำแหน่ง ให้ ผอ.สนข. เป็นกรรมการและเลขานุการ เพื่อปฏิบัติหน้าที่ตามระเบียบนี้ ไปพลางก่อน จนกว่าจะมีการแต่งตั้งกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิภายใน 30 วันนับแต่วันที่ระเบียบใช้บังคับ

สรุปได้ว่า ระเบียบสำนักนายกฯ ฉบับนี้เป็นการจัดตั้งคณะกรรมการขึ้นมาคณะหนึ่ง เพื่อให้ข้อเสนอแนะทางนโยบายรวมถึงเพื่อวางระเบียบปฏิบัติราชการของส่วนราชการ ซึ่งตามระเบียบสำนักนายกฯ นี้ย่อมหมายรวมถึงหน่วยงานของรัฐที่ให้บริการด้านการขนส่งสาธารณะและหน่วยงานด้านการขนส่งสาธารณะที่เกี่ยวข้อง แต่อย่างไรก็ดี คนต. มิได้มีอำนาจในการบังคับบัญชาเพื่อให้เกิดการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วมแต่อย่างใด มีเพียงอำนาจในการให้ข้อเสนอแนะเชิงนโยบายต่อคณะรัฐมนตรีและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเท่านั้น

การเพิ่มประสิทธิภาพให้การบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม จะต้องดำเนินการตรากฎหมายในระดับพระราชบัญญัติเพื่อให้สามารถบังคับใช้กับหน่วยงานเอกชน รวมถึงสามารถกำหนดหลักเกณฑ์และเงื่อนไขในการพัฒนาระบบตั๋วร่วมต่อไป

แนวทางการดำเนินการด้านการสืบสวนอุบัติเหตุ

❖ *สำนักงานแผนความปลอดภัย*

เมื่อเกิดอุบัติเหตุจะมีบุคคลและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องไปที่สถานที่เกิดเหตุ เช่น เจ้าหน้าที่ตำรวจ หน่วยกู้ภัยและหน่วยกู้ชีพ หน่วยงานที่เกี่ยวข้องจากภาครัฐ รวมถึงผู้ที่พบเห็นเหตุการณ์และผู้สนใจทั่วไป บุคคลหรือหน่วยงานต่างมีภารกิจเร่งด่วนเมื่อเกิดอุบัติเหตุ ได้แก่ :

ตำรวจจราจร ควบคุมสถานการณ์ อำนวยความสะดวกการจราจร

พนักงานสอบสวน เข้าไปทำการสืบสวนเพื่อหาผู้กระทำผิดมาลงโทษตามกฎหมาย

หน่วยกู้ภัย ช่วยผู้ประสบเหตุ คือ ผู้บาดเจ็บและผู้เสียชีวิต นำส่งโรงพยาบาล

รถพยาบาลและเจ้าหน้าที่ ทำการปฐมพยาบาล และนำผู้ป่วยส่งโรงพยาบาล

โรงพยาบาลและเจ้าหน้าที่ รักษาผู้ป่วย และชันสูตรผู้เสียชีวิต

บริษัทประกันภัย เก็บข้อมูลเพื่อจัดการด้านประกันภัยของผู้เอาประกัน

กรมทางหลวงและกรมทางหลวงชนบท ตรวจสอบความเสียหายต่อทรัพย์สินราชการ ทำการซ่อมหรือปรับสภาพถนนให้เป็นปกติ

การจัดการกับอุบัติเหตุเป็นงานที่ต้องกระทำอย่างเร่งด่วนตามภารกิจของหน่วยการรวบรวมข้อมูลก็จำกัดตามภารกิจ ยังไม่มีหน่วยงานใดที่ทำการสืบค้นในเชิงลึกว่าอุบัติเหตุรายนั้นเกิดขึ้นอย่างไรและทำไมถึงเกิด และจะป้องกันมิให้อุบัติเหตุนั้นๆ เกิดซ้ำอย่างไร

สถิติอุบัติเหตุจากการจราจรในประเทศไทยมีแนวโน้มสูงขึ้นต่อเนื่อง ปัจจัยหลักของการเกิดอุบัติเหตุทางถนนนั้นประกอบไปด้วย คน รถ ถนน และสิ่งแวดล้อม ซึ่งทั้งสามปัจจัยนี้มีความสัมพันธ์เกี่ยวพันแบบลูกโซ่ แม้ปัจจัยด้านคนจะเป็นปัจจัยหลักของการเกิดอุบัติเหตุ แต่ปัจจัยด้านรถและถนนก็มีส่วนร่วมในอุบัติเหตุมากเช่นกัน การทำความเข้าใจถึงสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุจากการขนส่งและจราจรทางถนนนั้น สิ่งสำคัญที่สุด คือ ข้อมูล ซึ่งเป็นข้อมูลในเชิงลึกของการเกิดอุบัติเหตุ เพื่อที่จะสามารถนำมาใช้วิเคราะห์สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ ได้อย่างถูกต้องและพัฒนาหาแนวทางป้องกันอุบัติเหตุได้อย่างตรงจุด ดังนั้น การเก็บข้อมูลจำเป็นต้องมีรูปแบบที่ชัดเจน มีระบบฐานข้อมูล (Database) การจัดเก็บข้อมูลที่เป็นมาตรฐาน ง่ายต่อการนำไปใช้และมีข้อมูลสำคัญเกี่ยวกับลักษณะการเกิดอุบัติเหตุอย่างละเอียด ได้แก่ ข้อมูลก่อนการเกิดอุบัติเหตุ ข้อมูลอุบัติเหตุ และข้อมูลหลังการเกิดอุบัติเหตุ โดยพิจารณาถึงปัจจัยทุกด้านในการเกิดอุบัติเหตุทางถนน ได้แก่ คน รถ ถนน และสิ่งแวดล้อม ซึ่งเป็นข้อมูลเชิงลึกเพื่อนำมาวิเคราะห์หาสาเหตุหรือปัจจัยที่เสริมให้เกิดอุบัติเหตุ ปัจจัยที่เสริมความรุนแรงของอุบัติเหตุ และหาแนวทางการแก้ไขทั้งระยะสั้นและระยะยาว จึงจำเป็นจะต้องมีหน่วยสืบสวนอุบัติเหตุที่มีความเป็นอิสระนอกเหนือจากการปฏิบัติงานในที่เกิดเหตุของหน่วยงานปัจจุบัน โดยมีวัตถุประสงค์หลักเพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุรุนแรงซ้ำอีก

นิยามศัพท์

1 การสืบสวนเชิงลึกอุบัติเหตุ คือ การตรวจสอบขององค์ประกอบทั้งหมดที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุทั้งด้านคน (คนขับรถ ผู้โดยสาร คนเดินเท้า) รถและสภาพแวดล้อม (ถนน) เพื่ออธิบายลำดับของเหตุการณ์ที่เกิดขึ้น โดยมีพื้นฐานจากข้อมูลที่เป็นจริง (River, 1995) ทั้งนี้ ไม่ได้เน้นการสืบสวนว่าฝ่ายใดเป็นผู้กระทำผิด แต่ต้องการหาข้อสรุปของสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ เพื่อนำไปสู่การหาวิธีรับมือและป้องกันไม่ให้อุบัติเหตุเช่นเดียวกันนั้นเกิดซ้ำอีก

2 ทีมสืบสวนอุบัติเหตุ ประกอบด้วย ผู้เชี่ยวชาญด้านความปลอดภัยทางถนน ผู้เชี่ยวชาญด้านรถยนต์ วิศวกรโยธา และแพทย์หรือพยาบาล หรือนักจิตวิทยา เป็นต้น ภายใต้ความรับผิดชอบของหัวหน้าทีมสืบสวน

ที่มา : River, 1995

การใช้ประโยชน์จากข้อมูลขนาดใหญ่ (Big Data) ในงานด้านคมนาคม กรณีศึกษา : เปรียบเทียบข้อมูลการใช้แอปพลิเคชัน “นำทาง” เดือนกรกฎาคม 2562 และเดือนกรกฎาคม 2563

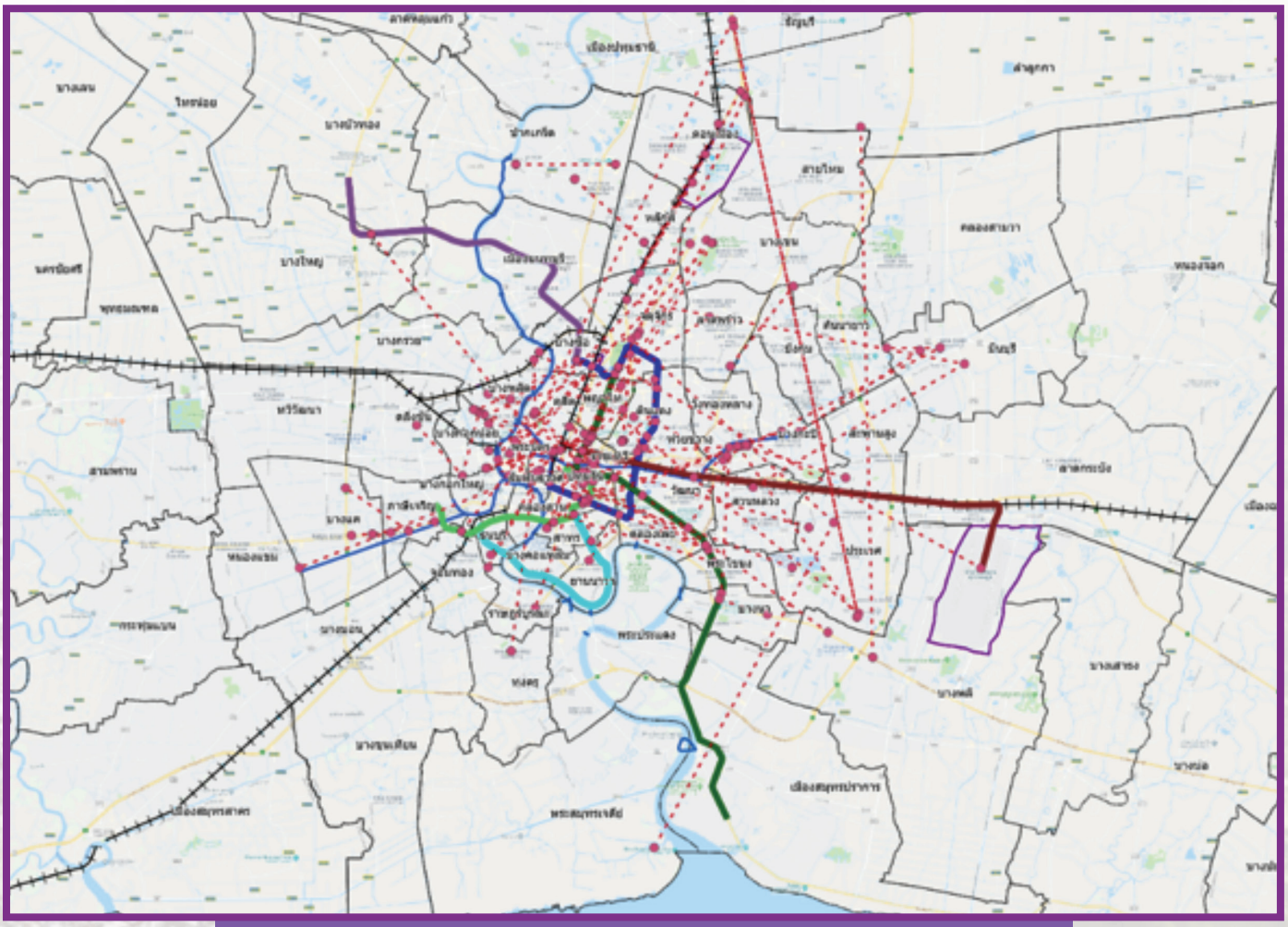
❖ *ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศการขนส่งและจราจร*

ในโลกยุคปัจจุบัน มีการติดต่อสื่อสารผ่านเครือข่ายอินเทอร์เน็ตเป็นจำนวนมาก ดังจะเห็นได้จากคำนิยาม “สังคมก้มหน้า” เนื่องจากการใช้งานเครือข่ายสังคมออนไลน์ (Social Media) อาทิ Facebook Twitter Instagram YouTube LINE จำนวนบ่อยครั้ง ผ่านทางโทรศัพท์เคลื่อนที่แบบ Smart Phone ส่งผลให้เกิดข้อมูลหลากหลายรูปแบบ ทั้งตัวอักษร ภาพนิ่ง ภาพเคลื่อนไหว และเสียง เป็นจำนวนมาก ซึ่งรับ-ส่งกันอย่างรวดเร็วในระยะเวลาอันสั้น สอดคล้องกับนิยาม 3 Vs (Volume, Variety and Velocity) ของคำว่า “ข้อมูลขนาดใหญ่” (Big Data)

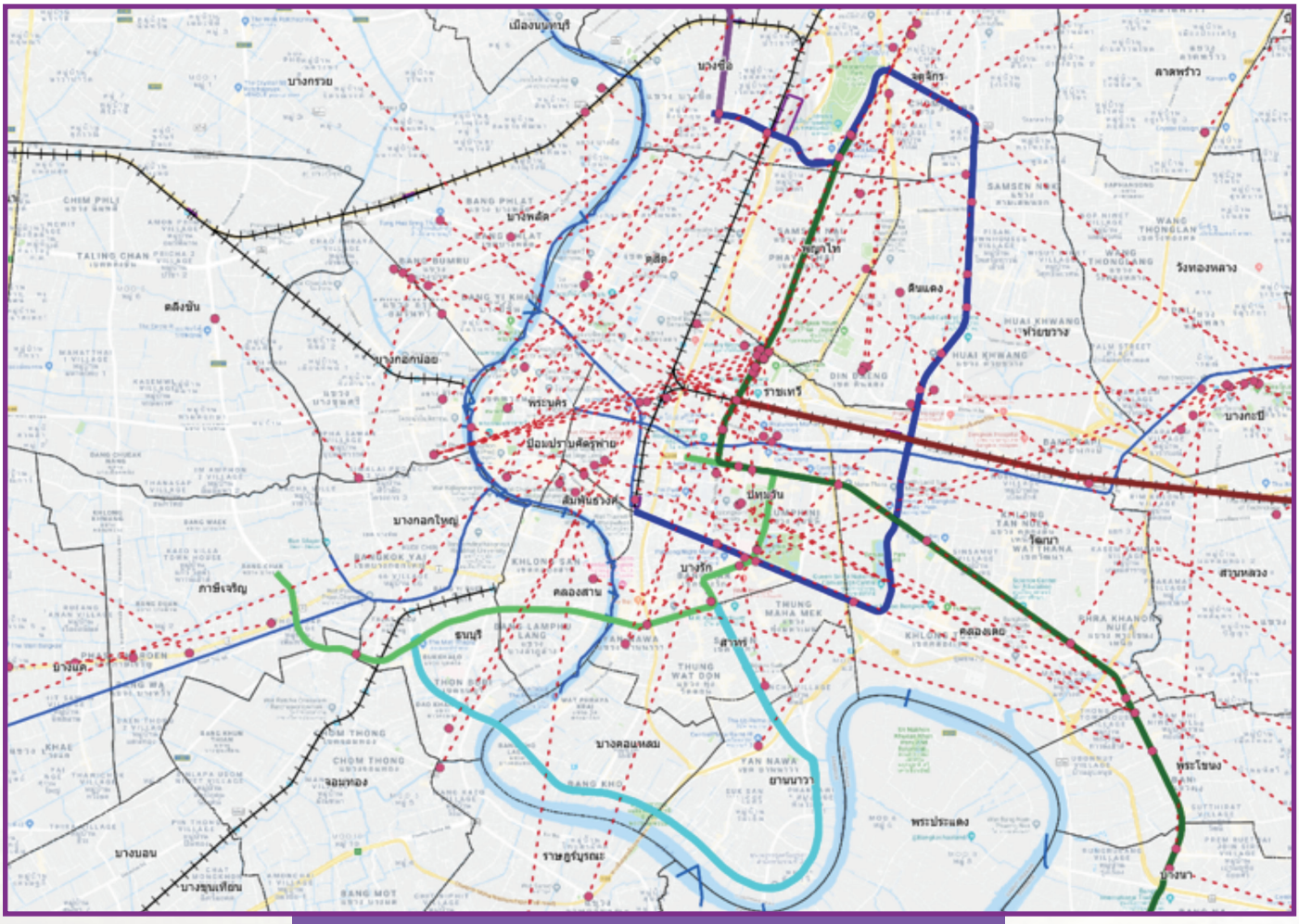
โดย Big Data เหล่านี้สามารถพัฒนาต่อยอดได้ในหลายมิติ เช่น การวิเคราะห์พฤติกรรมการเข้าชม Website การดู Video Clip การเดินทาง การใช้บริการธนาคารอิเล็กทรอนิกส์ การสั่งซื้อสินค้าและบริการ เพื่อนำผลที่ได้ไปตอบสนองให้ตรงต่อความต้องการของผู้บริโภค หรือผู้มีส่วนได้ส่วนเสียมากที่สุด ซึ่งการนำ Big Data ไปพัฒนาต่อยอดนี้ เรียกว่า “การวิเคราะห์ข้อมูลขนาดใหญ่” (Big Data Analytics)

ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศการขนส่งและจราจร สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (ศทท.สนข.) ในฐานะหน่วยงานที่มีหน้าที่จัดทำข้อมูลสารสนเทศเกี่ยวกับการขนส่งและจราจร ได้นำ Big Data ด้านคมนาคม ได้แก่ ข้อมูลการใช้แอปพลิเคชัน “นำทาง” ซึ่งเป็นแอปพลิเคชันสำหรับให้ข้อมูลเส้นทางระบบขนส่งสาธารณะ ภายใต้ “โครงการศึกษาระบบนำทางการเดินทางด้วยขนส่งสาธารณะภายในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล” ของ สนข. ในช่วงเดือนกรกฎาคม 2562 เปรียบเทียบกับเดือนกรกฎาคม 2563 มาวิเคราะห์เพื่อใช้ประโยชน์ โดยสามารถสรุปผลการวิเคราะห์เพื่อเป็นกรณีศึกษาได้ ดังนี้

เดือนกรกฎาคม 2562 มีผู้เรียกใช้แอปพลิเคชัน “นำทาง” สะสมอยู่ที่ 5,000 ครั้ง มีผู้เรียกดูต้นทาง - ปลายทาง (Origin - Destination: O-D) การเดินทาง 5,862 ครั้ง เรียกใช้ Feature การนำทางจากต้นทางไปยังปลายทาง 120 ครั้ง ช่วงเวลาที่มีการเดินทางสูงสุดในวันธรรมดา (20 วัน) คือ 15.01 - 18.00 น. จำนวน 26 ครั้ง จากทั้งหมด 82 ครั้ง ช่วงเวลาการเดินทางสูงสุดในวันหยุดเสาร์-อาทิตย์ และวันหยุดนักขัตฤกษ์ (11 วัน) คือ 12.01 - 15.00 น. จำนวน 12 ครั้ง จากทั้งหมด 38 ครั้ง โดยกรุงเทพมหานครเป็นจังหวัดที่เป็นทั้งจุดต้นทางและจุดปลายทางการเดินทางสูงสุดที่ 104 ครั้ง และ 114 ครั้ง ตามลำดับ ทั้งนี้ เมื่อพิจารณาเฉพาะในเขตศูนย์กลางธุรกิจ (Central Business District: CBD) วงแหวนรัชดาภิเษก พบว่าเป็นจุดต้นทางและปลายทางการเดินทาง 62 ครั้ง และ 57 ครั้ง ตามลำดับ และรูปแบบการเดินทางที่แอปพลิเคชัน “นำทาง” เสนอแนะให้แก่ผู้ใช้บริการสูงสุด (ไม่นับการเดิน) ได้แก่ รถโดยสารประจำทาง 105 ครั้ง รายละเอียดดังภาพที่ 1 - 2 และตารางที่ 1 - 4



ภาพที่ 1 การกระจายการเดินทางของผู้ใช้แอปพลิเคชัน “นำทาง” (เดือนกรกฎาคม 2562)



ภาพที่ 2 การกระจายการเดินทางของผู้ใช้แอปพลิเคชัน “นำทาง” (เดือนกรกฎาคม 2562) ในพื้นที่ศูนย์กลางธุรกิจ (CBD)

ตารางที่ 1 จำนวนผู้ใช้แอปพลิเคชัน “นำทาง” (ครั้ง) (ระหว่างวันที่ 1 - 31 กรกฎาคม 2562)

(หน่วย : จำนวนครั้ง)

เวลาเดินทาง	วันธรรมดา (20 วัน)	วันหยุดเสาร์-อาทิตย์ และวันหยุดนักขัตฤกษ์ (11 วัน)	รวม
06.01 – 09.00 น.	10	9	19
09.01 – 12.00 น.	13	4	17
12.01 – 15.00 น.	9	12	21
15.01 – 18.00 น.	26	1	27
18.01 – 21.00 น.	13	8	21
21.01 – 24.00 น.	2	2	4
00.01 – 03.00 น.	3	2	5
03.01 – 06.00 น.	6	0	6
รวม	82	38	120

ตารางที่ 2 จุดเริ่มต้นและจุดปลายทางของการเดินทาง (ระหว่างวันที่ 1 - 31 กรกฎาคม 2562)

(หน่วย : จำนวนครั้ง)

จุดเริ่มต้น \ จุดปลายทาง	กรุงเทพมหานคร	นนทบุรี	ปทุมธานี	สมุทรปราการ	รวม
กรุงเทพมหานคร	101	0	0	3	104
นนทบุรี	5	2	0	0	7
ปทุมธานี	8	0	0	0	8
สมุทรปราการ	0	0	1	0	1
รวม	114	2	1	3	120

ตารางที่ 3 การเดินทางในเขตศูนย์กลางธุรกิจ (CBD) (ระหว่างวันที่ 1 - 31 กรกฎาคม 2562)

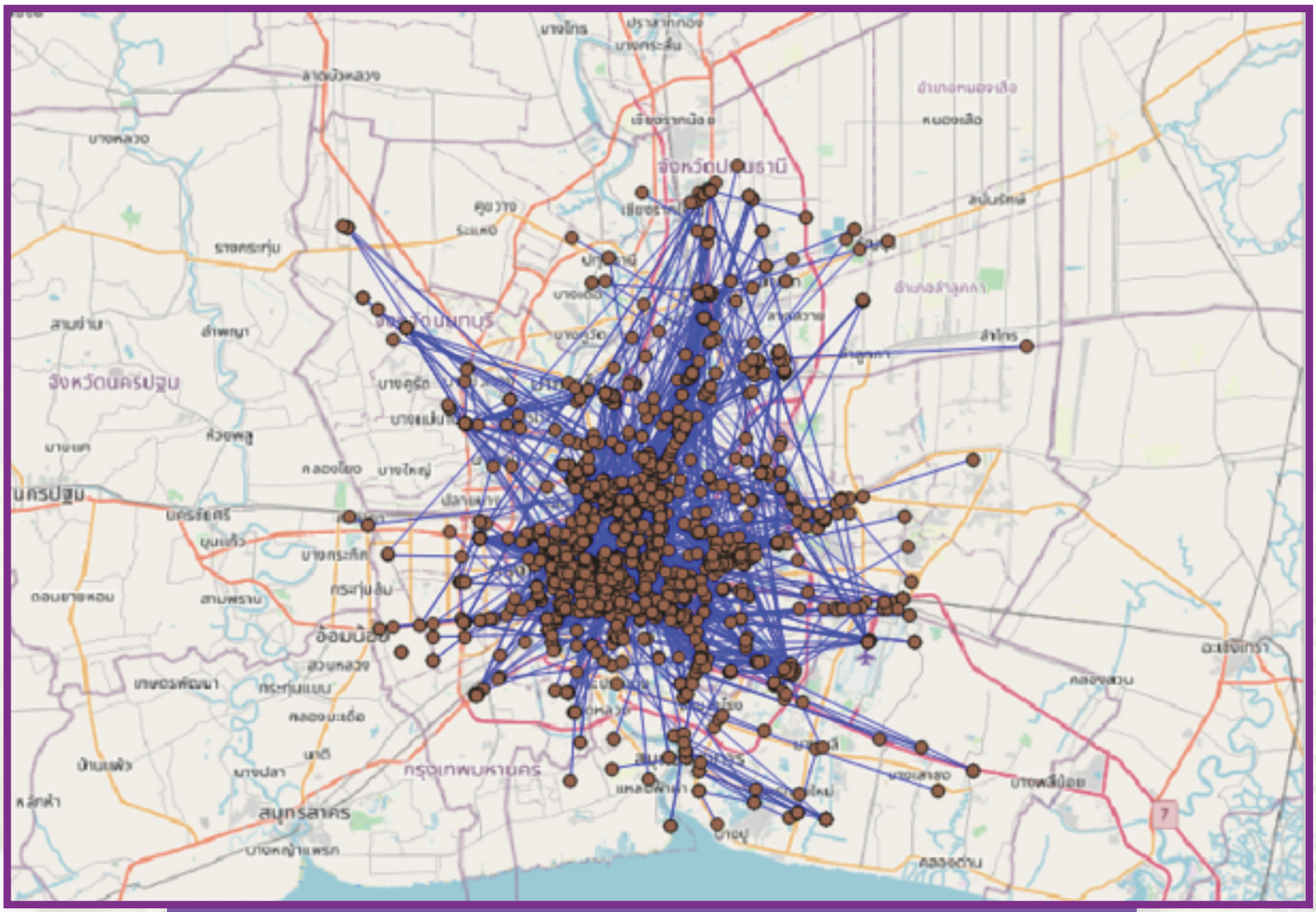
(หน่วย : จำนวนครั้ง)

จุดเริ่มต้น \ จุดปลายทาง	กรุงเทพมหานคร ในเขต CBD	กรุงเทพมหานคร นอกเขต CBD	จังหวัดอื่น	รวม
กรุงเทพมหานคร ในเขต CBD	40	21	1	62
กรุงเทพมหานคร นอกเขต CBD	15	25	2	42
จังหวัดอื่น	2	11	3	16
รวม	57	57	6	120

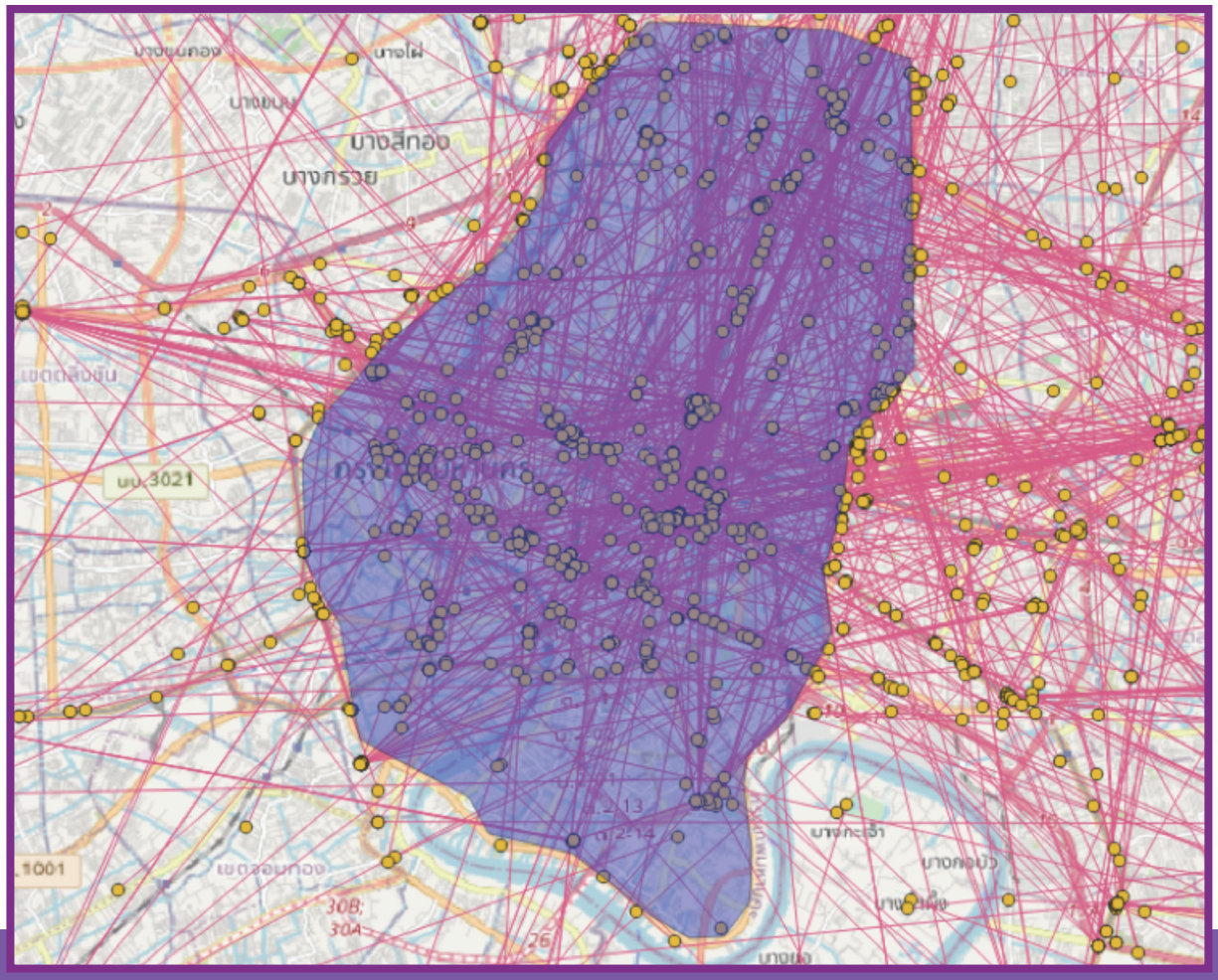
ตารางที่ 4 รูปแบบการเดินทางที่แอปพลิเคชัน “นำทาง” เสนอแนะผู้ใช้บริการ (ระหว่างวันที่ 1 - 31 กรกฎาคม 2562)

รูปแบบ	จำนวนครั้งการเดินทาง	สัดส่วนร้อยละ
การเดิน (เพื่อเปลี่ยนรูปแบบการเดินทาง/การให้บริการ)	120	100.00
รถโดยสารประจำทาง	105	87.50
รถไฟ	3	2.50
รถไฟฟ้า	25	20.83
เรือ	2	1.67

ขณะที่เดือนกรกฎาคม 2563 มีผู้เรียกใช้แอปพลิเคชัน “นำทาง” สะสมอยู่ที่ 62,695 ครั้ง มีผู้เรียกดู O-D การเดินทาง 7,603 ครั้ง เรียกใช้ Feature การนำทางจากต้นทางไปยังปลายทาง 1,292 ครั้ง ช่วงเวลาที่มีการเดินทางสูงสุดในวันธรรมดา (19 วัน) คือ 06.01 - 09.00 น. และเวลา 09.01 - 12.00 น. จำนวน 164 ครั้ง จากทั้งหมด 779 ครั้ง ช่วงเวลาการเดินทางสูงสุดในวันหยุดเสาร์-อาทิตย์ และวันหยุดนักขัตฤกษ์ (12 วัน) คือ 03.01 - 06.00 น. จำนวน 107 ครั้ง จากทั้งหมด 513 ครั้ง โดยกรุงเทพมหานครเป็นจังหวัดที่เป็นทั้งจุดต้นทางและจุดปลายทางการเดินทางสูงสุดที่ 1,067 ครั้ง และ 1,107 ครั้ง ตามลำดับ ทั้งนี้ เมื่อพิจารณาเฉพาะในพื้นที่ CBD วงแหวนรัชดาภิเษก พบว่าเป็นจุดต้นทางและปลายทางการเดินทาง 553 ครั้ง และ 624 ครั้ง ตามลำดับ และรูปแบบการเดินทางที่แอปพลิเคชัน “นำทาง” เสนอแนะให้แก่ผู้ใช้บริการสูงสุด (ไม่นับการเดิน) ได้แก่ รถโดยสารประจำทาง 1,105 ครั้ง รายละเอียดดังภาพที่ 3 - 4 และตารางที่ 5 - 8



ภาพที่ 3 การกระจายการเดินทางของผู้ใช้แอปพลิเคชัน “นำทาง” (เดือนกรกฎาคม 2563)



ภาพที่ 4 การกระจายการเดินทางของผู้ใช้แอปพลิเคชัน “นำทาง” (เดือนกรกฎาคม 2563) ในพื้นที่ (CBD) (พื้นที่สีน้ำเงิน)

ตารางที่ 5 จำนวนผู้ใช้แอปพลิเคชัน “นำทาง” (ครั้ง) (ระหว่างวันที่ 1 - 31 กรกฎาคม 2563)

(หน่วย : จำนวนครั้ง)

เวลาเดินทาง	วันธรรมดา (19 วัน)	วันหยุดเสาร์-อาทิตย์ และวันหยุดนักขัตฤกษ์ (12 วัน)	รวม
06.01 – 09.00 น.	164	101	265
09.01 – 12.00 น.	164	104	268
12.01 – 15.00 น.	97	74	171
15.01 – 18.00 น.	70	42	112
18.01 – 21.00 น.	21	13	34
21.01 – 24.00 น.	27	15	42
00.01 – 03.00 น.	92	57	149
03.01 – 06.00 น.	144	107	251
รวม	779	513	1,292

ตารางที่ 6 จุดเริ่มต้นและจุดปลายทางของการเดินทาง

(หน่วย : จำนวนครั้ง)

จุดเริ่มต้น \ จุดปลายทาง	กรุงเทพมหานคร	นนทบุรี	ปทุมธานี	สมุทรปราการ	รวม
กรุงเทพมหานคร	981	24	37	25	1,067
นนทบุรี	48	46	4	1	99
ปทุมธานี	52	2	0	2	73
สมุทรปราการ	26	2	0	25	53
รวม	1,107	74	58	53	1,292

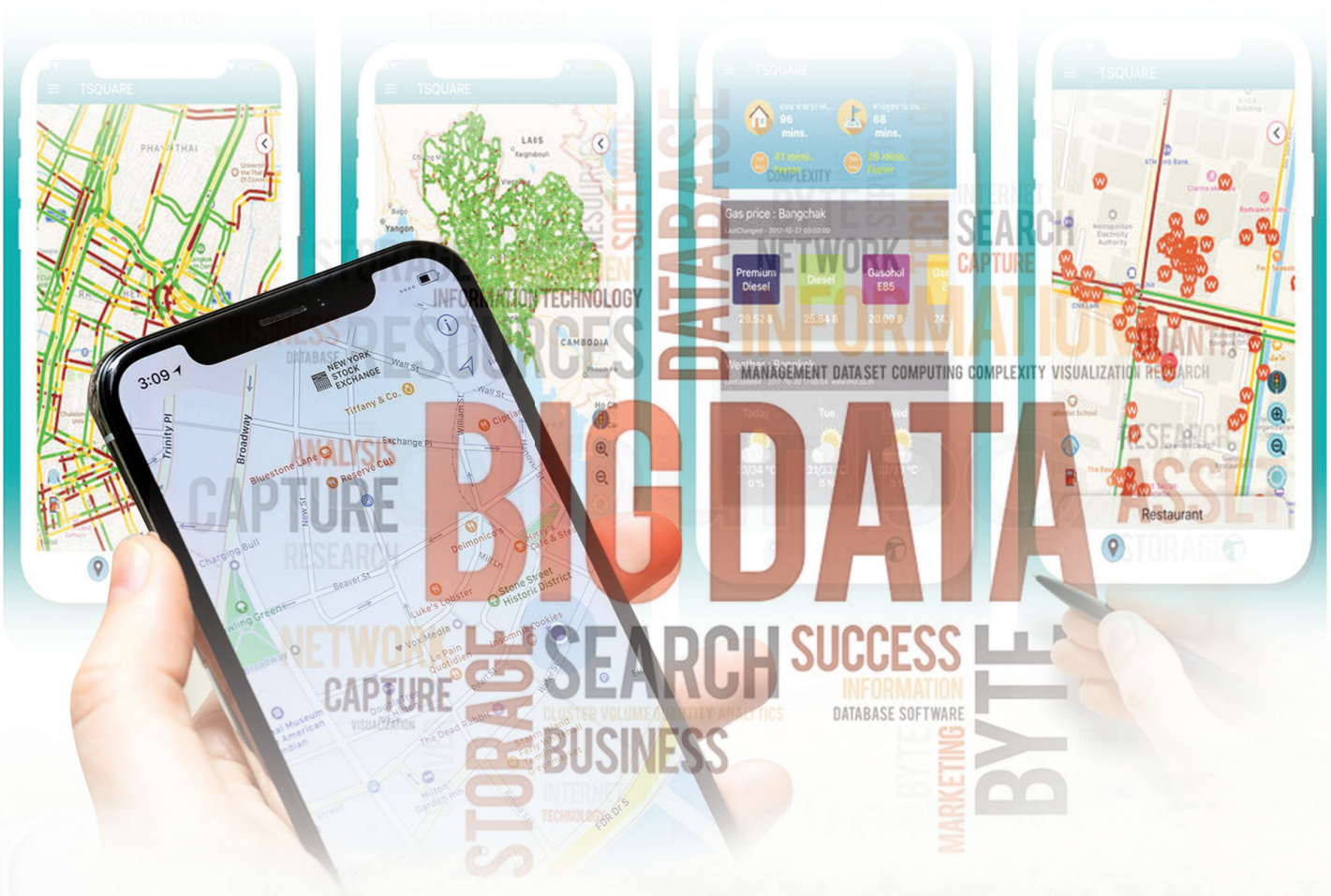
ตารางที่ 7 การเดินทางในเขตศูนย์กลางธุรกิจ (CBD)

(หน่วย : จำนวนครั้ง)

จุดเริ่มต้น \ จุดปลายทาง	กรุงเทพมหานคร ในเขต CBD	กรุงเทพมหานคร นอกเขต CBD	จังหวัดอื่น	รวม
กรุงเทพมหานคร ในเขต CBD	318	205	30	553
กรุงเทพมหานคร นอกเขต CBD	236	221	56	513
จังหวัดอื่น	70	57	99	226
รวม	624	483	185	1,292

ตารางที่ 8 รูปแบบการเดินทางที่แอปพลิเคชัน “นำทาง” เสนอแนะผู้ใช้บริการ

รูปแบบ	จำนวนครั้งการเดินทาง	สัดส่วนร้อยละ
การเดิน (เพื่อเปลี่ยนรูปแบบการเดินทาง/การให้บริการ)	1,292	100.00
รถโดยสารประจำทาง	1,105	85.53
รถไฟฟ้า	359	27.79
รถไฟ	40	3.10
เรือ	33	2.55



ซึ่งผลจาก Big Data ทั้ง 2 ชุดนี้ จะเห็นได้ว่า

1. การใช้งานแอปพลิเคชัน “นำทาง” เพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ กล่าวคือการเรียกดู O-D การเดินทาง ทั้งที่มีการเรียกใช้ Feature การนำทางจากต้นทางไปยังปลายทาง และการเรียกใช้เพื่อขอทราบแนวเส้นทาง โดยไม่ได้เรียกใช้ Feature การนำทาง

2. ช่วงเวลาที่มีการเดินทางสูงสุดมีความเกี่ยวข้องกับลักษณะการใช้ชีวิตของประชาชน กล่าวคือ เป็นช่วงเวลาเดินทางไป - กลับบ้านหรือที่ทำงานในวันธรรมดา และเป็นช่วงเวลาเดินทางท่องเที่ยวหรือทำกิจกรรมนอกบ้านในวันหยุด

3. กรุงเทพมหานครเป็นพื้นที่ที่เป็นจุดต้นทางการเดินทางสูงสุด แสดงให้เห็นว่าเป็นพื้นที่พักอาศัยของผู้ใช้งานแอปพลิเคชัน “นำทาง” ส่วนใหญ่ และกรุงเทพมหานครยังเป็นพื้นที่ที่เป็นจุดปลายทางการเดินทางสูงสุดอีกด้วย เนื่องจากเป็นเมืองหลวงของประเทศ เป็นศูนย์กลางในการบริหารราชการแผ่นดิน เศรษฐกิจ และการศึกษา โดยเมื่อพิจารณาเฉพาะในเขตพื้นที่ CBD (วงแหวนรัชดาภิเษก) แล้ว จะพบว่าพื้นที่ดังกล่าวซึ่งมีพื้นที่ประมาณ 129.3 ตารางกิโลเมตร หรือเพียงร้อยละ 8.24 ของพื้นที่กรุงเทพมหานครทั้งหมด 1,568.7 ตารางกิโลเมตร มีปริมาณการเดินทางเข้า - ออกพื้นที่มากกว่าของการเดินทางทั้งหมด เนื่องจากพื้นที่ดังกล่าวมีแหล่งกิจกรรมการเดินทางมากกว่าพื้นที่อื่น ๆ

4. รถโดยสารประจำทางเป็นระบบขนส่งสาธารณะที่แอปพลิเคชัน “นำทาง” แนะนำแก่ผู้ใช้บริการมากที่สุด เนื่องจากเป็นระบบขนส่งสาธารณะที่มีเส้นทางครอบคลุมพื้นที่มากที่สุด และสามารถเชื่อมโยงการเดินทางกับระบบขนส่งสาธารณะรูปแบบอื่น ๆ ได้

โดยสามารถเปรียบเทียบผลจากการวิเคราะห์ Big Data ทั้ง 2 ชุด ได้ดังตารางที่ 9

ตารางที่ 9 เปรียบเทียบผลการวิเคราะห์ข้อมูลการเดินทางจากแอปพลิเคชัน “นำทาง” เดือนกรกฎาคม 2562 และเดือนกรกฎาคม 2563

ข้อมูล	กรกฎาคม 2562	กรกฎาคม 2563	การเปลี่ยนแปลง (ร้อยละ)
ปริมาณการเรียกใช้งานสะสม (ครั้ง)	5,000	62,695	+57,695 (+1,153.90)
การเรียกดู O-D การเดินทาง (ครั้ง)	5,862	7,603	+1,741 (+29.70)
การเรียกใช้ Feature นำทาง (ครั้ง) และสัดส่วนเทียบกับการเรียกดู O-D (ร้อยละ)	120 (2.04)	1,292 (16.99)	+1,170 (+975.00)
จุดเริ่มต้นการเดินทางในเขตกรุงเทพมหานคร (ครั้ง) และสัดส่วนเทียบกับการเรียกใช้ Feature นำทาง (ร้อยละ)	104 (86.67)	1,067 (82.59)	+963 (+925.96)
จุดปลายการเดินทางในเขตกรุงเทพมหานคร (ครั้ง) และสัดส่วนเทียบกับการเรียกใช้ Feature นำทาง (ร้อยละ)	114 (95)	1,107 (85.68)	+993 (+871.05)
จุดปลายทางการเดินทางในเขต CBD (ครั้ง) และสัดส่วนเทียบกับจุดเริ่มต้นการเดินทางในเขตกรุงเทพมหานคร (ร้อยละ)	62 (59.61)	533 (49.95)	+471 (+759.68)
จุดปลายทางการเดินทางในเขต CBD (ครั้ง) และสัดส่วนเทียบกับจุดปลายทางการเดินทางในเขตกรุงเทพมหานคร (ร้อยละ)	57 (50.00)	624 (56.37)	+567 (+994.74)
การแนะนำเส้นทางรถประจำทาง (ครั้ง) และสัดส่วนเทียบกับการเรียกใช้ Feature นำทาง (ร้อยละ)	105 (87.50)	1,105 (85.53)	+1,000 (+952.38)

ทั้งนี้ ข้อมูล Big Data ที่ได้นำมาวิเคราะห์นี้ เป็นการศึกษาเบื้องต้นที่ยังเป็นข้อมูลส่วนน้อยเมื่อเทียบกับข้อมูลทั้งหมด (ข้อมูลการใช้งานเพียง 2 เดือน จากแอปพลิเคชันที่เปิดตัวมาตั้งแต่เดือนเมษายน 2562 หรือประมาณ 2 ปี) จึงอาจไม่สะท้อนพฤติกรรมการเดินทางได้อย่างแท้จริง ซึ่ง สนข. จะได้ศึกษา รวบรวม จัดเก็บ และวิเคราะห์ข้อมูลที่มีปริมาณมากขึ้นต่อไป

ที่มา : หนังสือ ศทท.สนข. ที่ คค 0804.3/373 ลงวันที่ 10 กันยายน 2562 เรื่อง รายงานผลการวิเคราะห์ข้อมูลการเดินทางจากแอปพลิเคชัน “นำทาง” หนังสือ ศทท.สนข. ที่ คค 0804.3/327 ลงวันที่ 27 สิงหาคม 2563 เรื่อง รายงานผลการวิเคราะห์ข้อมูลการเดินทางจากแอปพลิเคชัน “นำทาง”

หมูอ้วนชวนชิม

ร้านอร่อยเด็ดยกนิ้ว

☺ พี่หมูอ้วน ☺

...ตอน ก๋วยจั๊บมิสเตอร์โจ

ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศการขนส่งและจราจร

กราบสวัสดีปีใหม่ 2564 ผู้อ่านทุกท่าน ... ฉบับนี้ก่อนที่พี่หมูอ้วนจะพาไปชวนชิมร้านอร่อยเด็ดยกนิ้ว คงยังไม่สายที่จะขออนุญาตกราบสวัสดีปีใหม่ท่านผู้อ่านทุกท่านตามธรรมเนียมเนื่องในวาระศุภมงคลวันขึ้นปีใหม่ ขออำนาจแห่งพระสยามเทวาธิราช และคุณพระศรีรัตนตรัยทั้งหลายในสากล จงดลบันดาลให้ทุกท่านจงประสบแต่ความสุขความเจริญ สุขภาพร่างกายแข็งแรงดี ปลอดภัยจากเชื้อโรคร้าย และสรรพสิ่งร้าย ๆ ทั้งหลายตลอดปี 2564 นี้ด้วยเทอญ

ฉบับนี้พี่หมูอ้วนจะพาไปชิมของอร่อยเมนูที่หลายคนชื่นชอบ ใช้เวลาในการรับประทานไม่นาน แต่เป็นเมนูที่ทำให้อร่อยได้ไม่ง่าย นั่นคือ “ก๋วยจั๊บ” ก๋วยจั๊บจัดเป็นอาหารประเภทจานด่วนที่นอกจากจะรวดเร็ว อร่อย ราคาไม่แพง และยังให้คุณค่าทางอาหารครบ 5 หมู่ เพราะมีการประกอบไปด้วย เส้น เนื้อสัตว์ ผัก เครื่องเทศ เครื่องปรุง สมุนไพร ซึ่งเมื่อรวมกันแล้วให้ประโยชน์ต่อร่างกายครบครัน ก๋วยจั๊บมีทั้งแบบ “น้ำข้น” และ “น้ำใส” ซึ่งส่วนประกอบของทั้ง 2 แบบนี้จะคล้าย ๆ กัน แตกต่างกันที่น้ำซุปของก๋วยจั๊บน้ำข้นจะมีส่วนประกอบของเครื่องเทศที่ประกอบด้วยผงพะโล้ อบเชย และ โป๊ยกั๊ก ส่วนก๋วยจั๊บน้ำใสน้ำจะเหมือนน้ำก๋วยเตี๋ยวน้ำใส รสชาติเชง ๆ หอมพริกไทย หวานน้ำต้มกระดูก

ก๋วยจั๊บน้ำใส

ก๋วยจั๊บน้ำข้น

และที่สำคัญอีกอย่างหนึ่งที่จะทำให้เมนูก๋วยจั๊บของแต่ละร้านที่จะโชว์ความอร่อยเด็ดแตกต่างกัน นั่นคือ สูตรเด็ดเคล็ดลับในการปรุงวัตถุดิบประเภทเครื่องในหมู ทำอย่างไรให้ไม่เหนียว ไม่แข็ง ไม่เหม็นคาว รับประทานแล้วเกิดสุนทรียภาพในการเสพความอร่อย

หลายคนอาจคาดไม่ถึงว่า “ก๋วยจั๊บ” เป็นเมนูที่มีประโยชน์มากอีกเมนูหนึ่ง ซึ่งพี่หมูอ้วนได้อ่านเจอมา จึงอยากนำมาแบ่งปันให้รับทราบกัน นั่นคือ

สิ่งที่ยังไม่รู้เกี่ยวกับก๋วยจั๊บ : การรับประทานก๋วยจั๊บได้ประโยชน์อะไรบ้าง

ข้อมูลจากเว็บไซต์เพื่อสุขภาพหลายเว็บไซต์ได้จัดให้ก๋วยจั๊บเป็นเมนูเพื่อสุขภาพ เป็นหนึ่งเมนูที่มีคุณประโยชน์มากมาย ได้แก่

- เส้นก๋วยจั๊บ ทำจากแป้ง ให้พลังงาน
- น้ำพะโล้ (ก๋วยจั๊บน้ำข้น) มีสมุนไพรอย่าง โป๊ยกั๊ก มีฤทธิ์ช่วยฆ่าเชื้อ ไล่ไข้หวัด ป้องกันโรค
- เต้าหู้ ให้โปรตีนสูงมาก แคลเซียมและเพ็พไทด์ที่เป็นโปรตีนย่อยง่าย ทำให้ระบบการย่อยทำงานได้ดี ช่วยลดความอ้วน ป้องกันมะเร็ง สำหรับสตรีช่วยชะลอภาวะหมดประจำเดือนและลดความเสี่ยงในการเป็นมะเร็งเต้านม
- เครื่องใน มีแคลเซียม ฟอสฟอรัส เหล็ก โซเดียม และโปแตสเซียม ที่สำคัญยังอุดมไปด้วยธาตุเหล็ก
- สันคอหมู มีโปรตีน และแร่ธาตุ
- หมูเด้ง มีโปรตีน และแร่ธาตุ
- พริกไทดำ ช่วยขับเหงื่อ ขับปัสสาวะ แก้ท้องอืด ท้องเฟ้อ บำรุงธาตุแก้อาการอาหารไม่ย่อย ช่วยย่อยไขมัน
- ผักกาดหอม มีแคลเซียม ฟอสฟอรัส เหล็ก วิตามินบี วิตามินซี เบต้าแคโรทีน มีสารต้านมะเร็งและสารต้านอนุมูลอิสระ

หรือบางร้านใส่ผักกาดหอม เพราะเมนูก๋วยจั๊บมีธาตุเหล็กที่ได้จากเครื่องในสูงมาก ซึ่งธาตุเหล็กนั้นต้องมีวิตามินซีถึงจะดูดซึมเข้าสู่ร่างกายได้ดี จึงนำผักกาดหอมมาปรุงในถ้วยก๋วยจั๊บ เพราะผักกาดหอมมีวิตามินซีสูงมาก ทำให้ผู้ที่รับประทานได้รับสารอาหารและคุณประโยชน์ครบถ้วน

มาถึงร้านก๋วยจั๊บที่จะแนะนำในวันนี้คือ “ก๋วยจั๊บน้ำใส” เป็นร้านอร่อยขึ้นชื่อในทำเนียบร้านก๋วยจั๊บยอดอร่อย “ร้านก๋วยจั๊บมิสเตอร์โจ” ร้านที่พลพรรครักก๋วยจั๊บยกนิ้วให้ เป็นก๋วยจั๊บที่เด็ดสุด ๆ ติดอันดับต้น ๆ และที่สำคัญความอร่อยนี้ได้รับการการันตีด้วย รางวัล Bib Gourmand จากมิชลินไกด์ ปี 2020

ความเอร็ดอร่อยของ “ก๋วยจั๊บมิสเตอร์โจ” ที่ต้องยกนิ้วให้ คือ น้ำซุปอร่อยเด็ดเผ็ชชชชเด็ดดวง ซดน้ำซุปร้อนนนน ๆ คล่องคอ ดีงามถนนจันทร์ เส้นก๋วยจั๊บเหนียวนุ่มเสิร์ฟในชามใบใหญ่ พร้อมด้วยหมูกรอบและเครื่องในหมู ได้แก่ เซี่ยงจี๊ ตับ หัวใจ ปอด กระเพาะ ลิ้น หนังหมู ที่ผ่านการทำความสะอาดอย่างดี หมักกับเครื่องปรุง และนำไปลวกพอสุก เครื่องในชิ้นใหญ่มาก กัดทีเต็มคำไร้กลิ่นคาวกวนจมูก

“ก๋วยจั๊บมิสเตอร์โจ” เปิดมาได้หลายสิบปีแล้ว ปัจจุบันสืบทอดต่อกันเป็นรุ่นที่ 2 โดยที่ร้านจะเน้นปรับรสชาติให้เข้ากับความชอบของลูกค้า จนกลายมาเป็นสูตรเฉพาะของทางร้าน นอกจากนี้แล้วก็ยังมีเนื้อหมู ที่ใช้เนื้อหมูไปต้มสุกแล้วหั่นเป็นชิ้น หนังหมูลวกสุก เต้าหู้ขาวทอด และอีกอย่างที่ถือเป็นพระเอกของที่นี่ก็คือ “หมูกรอบ” โดยทางร้านทำเองใหม่ ๆ ทุกวัน ใช้หมูสามชั้นอย่างดีมาหมักเครื่องปรุงและเครื่องเทศตามสูตรของทางร้าน แล้วนำไปทอดจนหนังเหลืองกรอบสวย เนื้อในนุ่มสุกดี

ส่วนน้ำซุปเป็นซุปใสส่งกลิ่นหอม ๆ ที่เพียงแค่เดินผ่านด้านหน้าร้านก็ทำให้อยากลองชิม ได้มาจากการต้มน้ำกับกระดูกหมูหลายส่วน ปรุงด้วยพริกไทยลงไปเพิ่มความเผ็ดร้อน เคี่ยวจนรสกระดูกแผ่ซ่านหลอมรวมเข้ากันเป็นเนื้อเดียวกัน ทำให้น้ำซุปที่เคี่ยวจนได้ที่แล้ว มีรสชาติกลมกล่อม หอมกรุ่นกลิ่นพริกไทย ชิมแล้วอร่อยอุ่นท้องมาก ยามตักซดหอมกรุ่นกลิ่นพริกไทย ชิมแล้วอร่อยอุ่นท้องกำลังดี

มาถึงที่ร้านแล้วเห็นเป็นห้องแถวเล็กเพียงห้องเดียวไม่ต้องตกใจ ให้เดินเข้าไปด้านในจะมีโต๊ะให้เลือกนั่งได้อีกไม่น้อยกว่า 40 โต๊ะ หาที่นั่งได้ก็จัดการสั่ง ใครจะสั่งเป็นเกาเหลา (70 บาท) ที่จะไม่ได้ใส่เส้นก๋วยจั๊บมา มีแต่เครื่อง ทั้งเซี่ยงจี๊ ตับ หัวใจ กระเพาะ ลิ้น ตับเหล็ก ปอด เนื้อหมู หนังหมู หมูกรอบ และเต้าหู้ทอด มาพร้อมกับน้ำซุปร้อน ๆ อร่อยเข้ากันจะรับประทานเปล่า ๆ หรือจะสั่งข้าวสวย (10 บาท) มารับประทานคู่กันก็ได้

ส่วนเมนูพระเอกก๋วยจั๊บ (70 บาท) ที่จะใช้เส้นก๋วยจั๊บลวกสุกนุ่ม ๆ ใส่มาพร้อมน้ำซุปและเครื่องต่าง ๆ ถือเป็นเมนูเด็ดที่ใครมาถึงร้านแล้วต้องลองให้ได้ ซึ่งหากว่าใครไม่รับประทานเครื่องในหรือไม่ชอบอะไร สามารถสั่งให้ใส่ได้ตามสะดวก

นอกจากเมนูเด็ดประจำร้านแล้ว ร้านมิสเตอร์โจยังมีเมนูรับประทานเล่นรองท้องก่อน “ก๋วยจั๊บน้ำใส” จะมาเสิร์ฟ เช่น ขนมจีบหมู ขนมจีบปู ขนมจีบกุ้ง ฮะเก๋า ซาลาเปาไส้หมูแดง ไส้หมูสับ และไส้ครีม รสชาติอร่อยและราคาย่อมเยาว์เช่นกันอีกด้วย

ร้านก๋วยจั๊บมิสเตอร์โจ

พิกัดความอร่อย

เลขที่ 313/7 ถนนจันทน์ แขวงวัดพระยาไกร
เขตบางคอแหลม กรุงเทพมหานคร

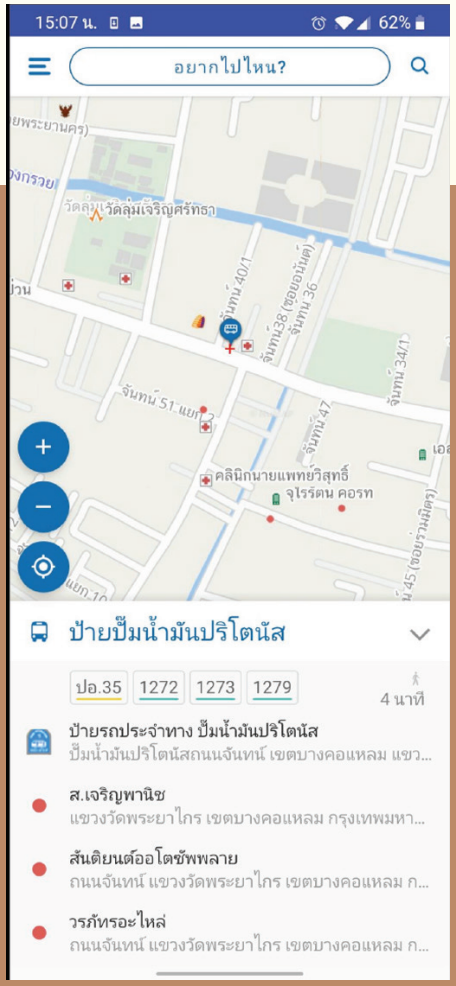
การเดินทาง

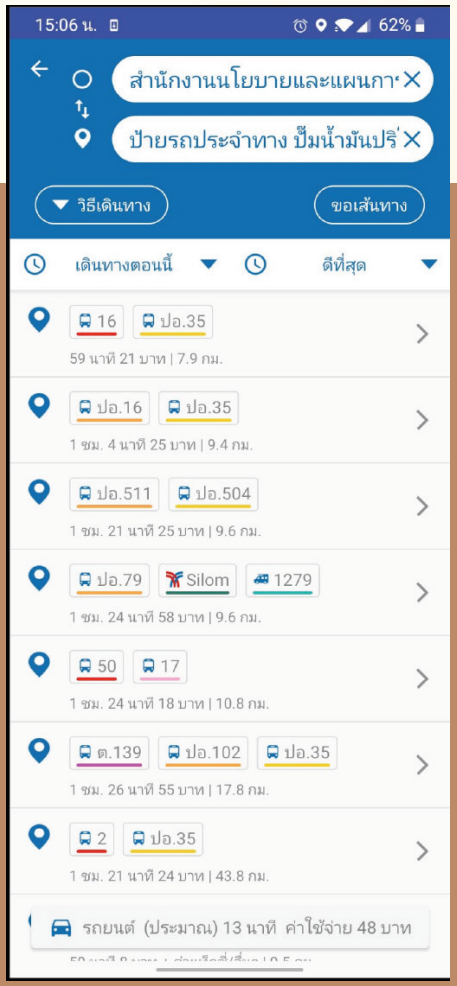
เริ่มจากโรบินสันบางรัก วิ่งตรงมาตามถนนเจริญกรุง แล้วเลี้ยวซ้ายเข้าถนนจันทน์ ตรงมาเรื่อย ๆ จนถึงซอยจันทน์ 44 จะเห็นร้านตั้งอยู่ทางซ้ายมือ (ระหว่างซอยจันทน์ 44 และ 42)

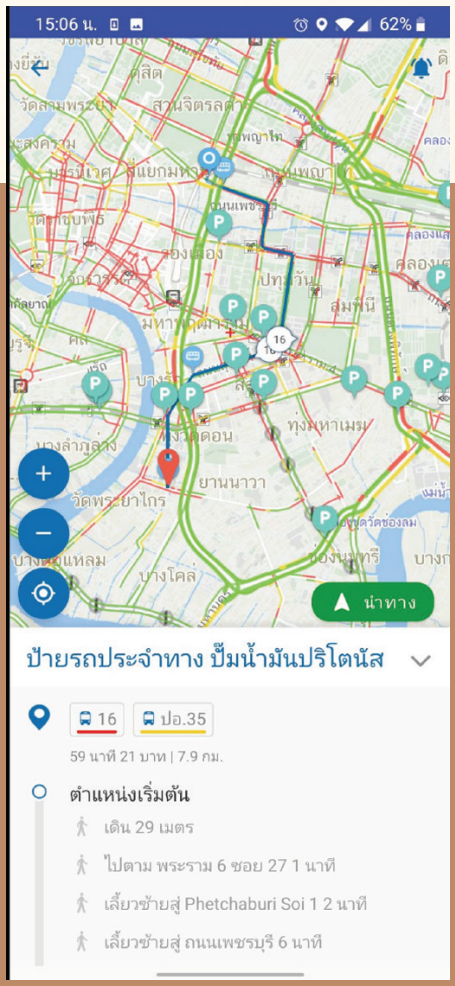
เปิดบริการทุกวัน เวลา 08.00 - 16.30 น.

0 22133007

หากยังไปไม่ถูก พี่หมูอ้วนแนะนำโหลดแอปพลิเคชันที่ชื่อว่า นำทาง (NAMTANG) แล้วใส่รายละเอียดในช่องอยากไปไหน? ว่า “ป้ายปั๊มน้ำมันปริโตนัส” แอปพลิเคชันก็จะแนะนำการเดินทางด้วยขนส่งสาธารณะที่เหมาะสมมาจนถึงเลย ถือว่าสะดวกมากๆ







เป็นอย่างไรกันบ้างคะ สำหรับเมนูชวนชิมอร่อยเด็ดยกนิ้วในวันนี้ พี่หมูอ้วนหวังว่าคงมีโดนใจ หรือถูกใจใครบ้างเอ่ยยยย ... ฉบับนี้ขออนุญาตลาไปก่อน อย่าลืมรักษาสุขภาพ ล้างมือบ่อย ๆ เพื่อให้เราปราศจากเชื้อโรคสุดท้ายนี้ พี่หมูอ้วนขอให้ทุกท่านมีสุขภาพที่แข็งแรง ปอดสะอาด แล้วพบกันใหม่ฉบับหน้า บ๊ายยยย บาย

สรุปอัตราความเร็วเฉลี่ยของรถยนต์ส่วนบุคคลในเขตกรุงเทพมหานคร ในปี พ.ศ. 2563

❖ กองจัดระบบการจราจรทางบก

1 ข้อเท็จจริง

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ได้ติดตามสภาพการจราจรในพื้นที่กรุงเทพมหานครต่อเนื่องเป็นประจำทุกปี โดยทำการสำรวจอัตราความเร็วเฉลี่ยของรถยนต์ส่วนบุคคลของแต่ละปี เพื่อเป็นข้อมูลเปรียบเทียบสภาพจราจร

2 ผลการสำรวจ

2.1 สำหรับปี พ.ศ. 2563 นี้ สนข. ได้ทำการสำรวจอัตราความเร็วเฉลี่ยของรถยนต์ส่วนบุคคลในช่วงระหว่างเดือนตุลาคม - ธันวาคม 2563 โดยวิธีบันทึกหมายเลขป้ายทะเบียนรถยนต์ (License Plate Method) บนถนนสายหลักต่างๆ ในเขตกรุงเทพมหานคร รวม 6 กลุ่มพื้นที่ ดังนี้

2.1.1 **กลุ่มด้านทิศเหนือ** ประกอบด้วย ถนนพหลโยธิน ถนนวิภาวดีรังสิต ถนนประชาชื่น และถนนพระรามที่ 5

2.1.2 **กลุ่มด้านทิศใต้** ประกอบด้วย ถนนสมเด็จพระเจ้าตากสิน ถนนกรุงธนบุรี ถนนมไหสวรรย์ และถนนเจริญกรุง

2.1.3 **กลุ่มด้านทิศตะวันออก** ประกอบด้วย ถนนพระราม 9 ถนนเพชรบุรี ถนนสุขุมวิท ถนนพระรามที่ 4 และถนนลาดพร้าว

2.1.4 **กลุ่มด้านทิศตะวันตก** ประกอบด้วย ถนนสิรินธร ถนนบรมราชชนนี ถนนราชวิถี ถนนเพชรเกษม และถนนสมเด็จพระปิ่นเกล้า

2.1.5 พื้นที่ภายในถนนวงแหวนชั้นใน ประกอบด้วย ถนนราชวิถี ถนนพญาไท ถนนพระรามที่ 5 ถนนพระรามที่ 4 ถนนราชดำเนินกลาง ถนนอโศก-ดินแดง ถนนเพชรบุรี ถนนสุขุมวิท ถนนเพลินจิต และถนนพระรามที่ 1

2.1.6 กลุ่มถนนวงแหวนชั้นใน ประกอบด้วย ถนนรัชดาภิเษก ถนนพระรามที่ 3 ถนนมไหสวรรย์ และถนนจรัญสนิทวงศ์ ในการสำรวจถนนวงแหวนชั้นในกำหนดให้การจราจรในทิศตามเข็มนาฬิกาเป็นทิศทางเข้าเมือง และการจราจรในทิศทวนเข็มนาฬิกาเป็นทิศทางออกเมือง

2.2 สรุปผลการเปรียบเทียบข้อมูลจากการสำรวจอัตราความเร็วเฉลี่ยของรถยนต์ส่วนบุคคล ช่วงเดือนมิถุนายน - ตุลาคม 2562 กับเดือนมิถุนายน - ตุลาคม 2561 ในกลุ่มพื้นที่แต่ละทิศทาง ทั้งในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้าและเย็น ปรากฏตามตารางด้านล่าง และแผนผังแสดงอัตราความเร็วเฉลี่ยของรถยนต์ส่วนบุคคล

พื้นที่ กทม.	เวลาเร่งด่วนเช้า (ขาเข้าเมือง) (กม./ชม.)		เปลี่ยนแปลง		เวลาเร่งด่วนเย็น (ขาออกเมือง) (กม./ชม.)		เปลี่ยนแปลง	
	มิ.ย.-ต.ค. 2562	ต.ค.-ธ.ค. 2563	กม./ชม.	ร้อยละ	มิ.ย.-ต.ค. 2562	ต.ค.-ธ.ค. 2563	กม./ชม.	ร้อยละ
ด้านทิศเหนือ	15.1	18.8	3.7	24.5	17.6	19.9	2.3	13.1
ด้านทิศใต้	14.9	13.4	-1.5	10.1	34.4	30.9	-3.5	-10.2
ด้านทิศตะวันออก	14.0	16.4	2.4	17.1	18.2	16.9	-1.3	-7.1
ด้านทิศตะวันตก	17.6	21.9	4.3	24.4	24.0	23.2	-0.8	-3.3
พื้นที่ภายในถนนวงแหวนชั้นใน	16.6	17.3	0.7	4.2	15.2	18.0	2.8	18.4
สรุปเฉลี่ย	15.7	17.6	1.9	11.8	21.6	21.8	0.2	0.8
เฉพาะบนถนนวงแหวนชั้นใน	27.3	30.1	2.8	10.3	29.7	31.3	1.6	5.4

2.3 สรุปภาพรวมของการจราจรจากการสำรวจอัตราความเร็วเฉลี่ยของรถยนต์ส่วนบุคคลบนถนนสายหลักต่างๆ ไม่รวมบนถนนวงแหวนชั้นใน (รัชดาภิเษก) ในเขตกรุงเทพมหานคร ปี 2563 ปรากฏว่าอัตราความเร็วเฉลี่ยฯ **ในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้าประมาณ 17.6 กม./ชม.** ขณะที่ความเร็วเฉลี่ยฯ **ในช่วงเวลาเร่งด่วนเย็นประมาณ 21.8 กม./ชม.**

ทั้งนี้ เมื่อทำการเปรียบเทียบอัตราความเร็วเฉลี่ยฯ ในช่วงเดือนตุลาคม - ธันวาคม ปี 2563 กับอัตราความเร็วเฉลี่ยฯ ในช่วงเดือนมิถุนายน - ตุลาคม ปี 2562 **พบว่าอัตราความเร็วเฉลี่ยฯ ในชั่วโมงเร่งด่วนเช้า (ขาเข้าเมือง) เพิ่มขึ้นเฉลี่ยประมาณ 1.9 กม./ชม. หรือร้อยละ 11.8 (จาก 15.7 กม./ชม. เป็น 17.6 กม./ชม.) ขณะที่ชั่วโมงเร่งด่วนเย็น (ขาออกเมือง) อัตราความเร็วเฉลี่ยเพิ่มขึ้นประมาณ 0.2 กม./ชม. หรือร้อยละ 0.8 (จาก 21.6 กม./ชม. เป็น 21.8 กม./ชม.)** สำหรับอัตราความเร็วเฉลี่ยฯ ในพื้นที่แต่ละด้าน สรุปได้ดังนี้

2.3.1 ด้านทิศเหนือ

1) ความเร็วในชั่วโมงเร่งด่วนเช้า (ขาเข้าเมือง) เพิ่มขึ้นโดยรวมเฉลี่ยประมาณ 3.7 กม./ชม. หรือร้อยละ 24.5 (จาก 15.1 กม./ชม. เป็น 18.8 กม./ชม.)

2) ความเร็วในชั่วโมงเร่งด่วนเย็น (ขาออกเมือง) เพิ่มขึ้นโดยรวมเฉลี่ยประมาณ 2.3 กม./ชม. หรือร้อยละ 13.1 (จาก 17.6 กม./ชม. เป็น 19.9 กม./ชม.)

2.3.2 ด้านทิศใต้

1) ความเร็วในชั่วโมงเร่งด่วนเช้า (ขาเข้าเมือง) ลดลงโดยรวมเฉลี่ยประมาณ 1.5 กม./ชม. หรือร้อยละ 10.1 (จาก 14.9 กม./ชม. เหลือ 13.4 กม./ชม.)

2) ความเร็วในชั่วโมงเร่งด่วนเย็น (ขาออกเมือง) ลดลงโดยรวมเฉลี่ยประมาณ 3.5 กม./ชม. หรือร้อยละ 8.1 (จาก 34.4 กม./ชม. เหลือ 30.9 กม./ชม.)

2.3.3 ด้านทิศตะวันออก

1) ความเร็วในชั่วโมงเร่งด่วนเช้า (ขาเข้าเมือง) เพิ่มขึ้นโดยรวมเฉลี่ยประมาณ 2.4 กม./ชม. หรือร้อยละ 17.1 (จาก 14 กม./ชม. เป็น 16.4 กม./ชม.)

2) ความเร็วในชั่วโมงเร่งด่วนเย็น (ขาออกเมือง) ลดลงโดยรวมเฉลี่ยประมาณ 1.3 กม./ชม. หรือร้อยละ 7.1 (จาก 18.2 กม./ชม. เหลือ 16.9 กม./ชม.)

2.3.4 ด้านทิศตะวันตก

1) ความเร็วในชั่วโมงเร่งด่วนเช้า (ขาเข้าเมือง) เพิ่มขึ้นโดยรวมเฉลี่ยประมาณ 4.3 กม./ชม. หรือร้อยละ 24.4 (จาก 17.6 กม./ชม. เป็น 21.9 กม./ชม.)

2) ความเร็วในชั่วโมงเร่งด่วนเย็น (ขาออกเมือง) ลดลงโดยรวมเฉลี่ยประมาณ 0.8 กม./ชม. หรือร้อยละ 3.3 (จาก 24 กม./ชม. เหลือ 23.2 กม./ชม.)

2.3.5 พื้นที่ภายในถนนวงแหวนชั้นใน

1) ความเร็วในชั่วโมงเร่งด่วนเช้า (ขาเข้าเมือง) เพิ่มขึ้นโดยรวมเฉลี่ยประมาณ 0.7 กม./ชม. หรือร้อยละ 4.2 (จาก 16.6 กม./ชม. เป็น 17.3 กม./ชม.)

2) ความเร็วในชั่วโมงเร่งด่วนเย็น (ขาออกเมือง) เพิ่มขึ้นโดยรวมเฉลี่ยประมาณ 2.8 กม./ชม. หรือร้อยละ 18.4 (จาก 15.2 กม./ชม. แป็น 18 กม./ชม.)

2.3.6 กลุ่มบนถนนวงแหวนชั้นใน (ถนนรัชดาภิเษก)

1) ความเร็วในชั่วโมงเร่งด่วนเช้า (ขาเข้าเมือง) เพิ่มขึ้นโดยรวมเฉลี่ยประมาณ 2.8 กม./ชม. หรือร้อยละ 10.3 (จาก 27.3 กม./ชม. เป็น 30.1 กม./ชม.)

2) ความเร็วในชั่วโมงเร่งด่วนเย็น (ขาออกเมือง) เพิ่มขึ้นโดยรวมเฉลี่ยประมาณ 1.6 กม./ชม. หรือร้อยละ 5.4 (จาก 29.7 กม./ชม. เป็น 31.1 กม./ชม.)

2.4 สรุปโครงการก่อสร้างต่างๆ ที่อยู่ระหว่างการก่อสร้างในช่วงปี 2562 ที่มีผลกระทบต่อสภาพการจราจรบนถนนต่างๆ ในพื้นที่สำรวจ ดังนี้

2.4.1 โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีชมพู (แคราย-มีนบุรี)

2.4.2 โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีส้ม (ศูนย์วัฒนธรรม-มีนบุรี)

2.4.3 โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีเหลือง (ลาดพร้าว-สำโรง)

2.4.4 โครงการก่อสร้างอุโมงค์ทางลอดแยกถนนจรัญสนิทวงศ์/ถนนพรานนก

2.4.5 โครงการก่อสร้างสะพานข้ามแยก ณ ระนอง

2.4.6 โครงการก่อสร้างอุโมงค์ทางลอดถนนรัชดาภิเษก/ถนนราชพฤกษ์

2.5 ในปี 2563 รถไฟฟ้าสายสีเขียว (หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต) รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน (หัวลำโพง-บางแค) รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน (บางซื่อ-ท่าพระ) เปิดให้บริการ

2.6 สถิติการจดทะเบียนใหม่ของรถยนต์และรถจักรยานยนต์ของปี 2563 เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2562 เฉพาะในเขตกรุงเทพมหานคร สรุปได้ ดังนี้

2.6.1 จำนวนรถยนต์ 4 ล้อ (รถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คน รถยนต์นั่งส่วนบุคคลเกิน 7 คน รถยนต์บรรทุกส่วนบุคคล รถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกิน 7 คน และรถยนต์สี่ล้ออื่นๆ) ปี 2562 มีสถิติการจดทะเบียนรถใหม่เฉลี่ยวันละ 1,078 คัน เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2562 ที่มีสถิติการจดทะเบียนรถใหม่เฉลี่ยวันละ 1,322 คัน ซึ่งลดลงจากเดิมเฉลี่ย 244 คัน/วัน คิดเป็นร้อยละ 18.5

2.6.2 สำหรับจำนวนรถจักรยานยนต์ มีสถิติการจดทะเบียนรถใหม่ในปี 2563 เฉลี่ยวันละ 1,149 คัน เมื่อเปรียบเทียบกับ ปี 2562 ที่มีสถิติการจดทะเบียนรถใหม่เฉลี่ยวันละ 1,277 คัน ซึ่งลดลงเฉลี่ย 128 คัน/วัน คิดเป็นร้อยละ 10

2.6.3 จำนวนรถจดทะเบียนสะสมในกรุงเทพมหานคร ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 มีจำนวน 10,971,799 คัน (จำแนกเป็นรถยนต์ทุกประเภท 7,004,486 คัน และรถจักรยานยนต์ 3,967,313 คัน) เมื่อเปรียบเทียบกับจำนวนรถจดทะเบียนสะสม ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 ซึ่งมีจำนวน 10,686,442 คัน เพิ่มขึ้น 285,357 คัน คิดเป็นเพิ่มขึ้นร้อยละ 2.7

2.7 สำหรับราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่จำหน่ายในเขตกรุงเทพมหานคร ปี 2563 เปรียบเทียบกับปี 2562 สรุปได้ ดังนี้

2.7.1 ราคาน้ำมันแก๊สโซฮอล์ 91 ในปี 2563 มีราคาเฉลี่ย 21.55 บาท/ลิตร เมื่อเทียบกับปี 2562 มีราคาเฉลี่ย 27.35 บาท/ลิตร ราคาน้ำมันแก๊สโซฮอล์ 91 ลดลง 5.80 บาท/ลิตร (ลดลงร้อยละ 21.2) จากปี 2562

2.7.2 ราคาน้ำมันแก๊สโซฮอล์ 95 ในปี 2563 มีราคาเฉลี่ย 21.82 บาท/ลิตร เมื่อเทียบกับปี 2562 มีราคาเฉลี่ย 27.62 บาท/ลิตร ราคาน้ำมันแก๊สโซฮอล์ 95 ลดลง 5.80 บาท/ลิตร (ลดลงร้อยละ 21) จากปี 2562

3 สรุปผลการสำรวจ

3.1 ภาพรวมของสภาพการจราจรในปี 2563 มีปัญหาการจราจรติดขัดบนถนนสายหลักลดลงจากปี 2562 สรุปดังนี้

3.1.1 จากกรณีการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) ส่งผลกระทบต่อการเดินทางในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร เนื่องจากการจำกัดการเดินทางเข้าประเทศของชาวต่างชาติ การปฏิบัติงานที่บ้าน (Work From Home) การหยุดเรียนของสถานศึกษาโดยให้มีการเรียนออนไลน์ และมาตรการอื่นๆ ของภาครัฐ ทำให้จำนวนการเดินทางลดลงจากช่วงเหตุการณ์ปกติ

3.1.2 จำนวนรถจดทะเบียนใหม่ในเขตกรุงเทพมหานครในปี 2563 นั้น มีอัตราที่ลดลงจากช่วง 4-5 ปีที่ผ่านมา เนื่องจากสภาวะเศรษฐกิจที่ได้รับผลกระทบจากการแพร่ระบาดของโรค COVID-19

3.1.3 สำหรับราคาน้ำมันเชื้อเพลิงในปี 2563 ได้ปรับราคาลดลงจากช่วงปี 2562 ซึ่งเมื่อเปรียบเทียบกับราคาย้อนหลังในหลายปีที่ผ่านมา พบว่าราคาลดลงประมาณร้อยละ 20

3.2 สนข. ได้ร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจัดทำแผนแม่บทการแก้ไขปัญหาการจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ตามข้อสั่งการนายกรัฐมนตรีเสร็จ ซึ่งคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) ในคราวประชุมครั้งที่ 1/2563 เมื่อวันที่ 30 มีนาคม 2563 ที่ประชุมได้มีมติเห็นชอบแผนแม่บทฯ และมอบหน่วยงานที่เกี่ยวข้องตามที่ระบุไว้ในแผนฯ ใช้เป็นกรอบแนวทางในการดำเนินการแก้ไขปัญหาจราจรต่อไป และคณะรัฐมนตรี (ครม.) ในคราวประชุมเมื่อวันที่ 9 มิถุนายน 2563 ที่ประชุมได้รับทราบแผนแม่บทฯ ดังกล่าวตามมติ คจร. โดย สนข. จะผลักดันและติดตามผลการดำเนินการตามแผนแม่บทฯ ให้เกิดเป็นรูปธรรมต่อไป

3.3 สำหรับการแก้ไขปัญหาการจราจรในอนาคต เมื่อโครงการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนก่อสร้างแล้วเสร็จและเปิดให้บริการได้ตามแผนงาน ภาครัฐสมควรที่จะต้องมีมาตรการด้านต่างๆ เพื่อส่งเสริมให้ประชาชนเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางจากการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลมาใช้ระบบขนส่งมวลชนเพิ่มมากขึ้น ซึ่งปัจจุบัน สนข. อยู่ระหว่างดำเนินการเพื่อรองรับมาตรการดังกล่าว สรุปดังนี้

3.3.1 การศึกษาการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงรูปแบบการเดินทางเพื่อเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าและสนามบินในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

3.3.2 การศึกษาจัดทำแผนพัฒนาการเดินทางทางน้ำในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลและเชื่อมต่อการเดินทางรูปแบบอื่น

3.3.3 การศึกษาจัดทำแผนการกำกับการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม

ทั้งนี้ กจร. จะพิจารณาหาแนวทางในการบริหารจัดการความต้องการในการเดินทาง (Demand Management) เพื่อรองรับการพัฒนาโครงข่ายการจราจรและระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานคร โดยจะนำบางมาตรการที่เหมาะสม เช่น การเก็บค่าผ่านทางรถยนต์ส่วนบุคคลเข้าบางถนนหรือบางพื้นที่ หรือการปรับเปลี่ยนอัตราภาษีรถยนต์ เป็นต้น โดยจะทำการศึกษาในรายละเอียดของแต่ละมาตรการ รวมทั้งหารือร่วมกันกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องก่อนนำเสนอ คจร. และ ครม. เพื่อที่จะผลักดันนำมาตรการเหล่านั้นไปสู่การปฏิบัติในการแก้ไขปัญหาการจราจรในภาพรวมต่อไป

ใบขับขี่ปี 2564

“ตั้งแต่ 19 กุมภาพันธ์ 2564 เป็นต้นไป ต้องใช้ใบรับรองแพทย์ตามรูปแบบที่แพทยสภากำหนด เป็นหลักฐานประกอบการดำเนินการ ด้านใบอนุญาตขับรถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ และใบอนุญาตผู้ประจำรถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก”

กรมการขนส่งทางบก ระบุ!!! ตั้งแต่ 19 กุมภาพันธ์ 2564 เป็นต้นไป ต้องใช้ใบรับรองแพทย์ตามรูปแบบที่แพทยสภากำหนด เป็นหลักฐานประกอบการดำเนินการ ด้านใบอนุญาตขับรถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ และใบอนุญาตผู้ประจำรถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก ครอบคลุมทั้งการขอใหม่ การเปลี่ยนชนิด การต่ออายุ และการเปลี่ยนประเภท

นายจิรุตม์ วิศาลจิตร อธิบดีกรมการขนส่งทางบก เปิดเผยว่า ตามกฎกระทรวงการขอและการออกใบอนุญาตขับรถและการต่ออายุใบอนุญาตขับรถ พ.ศ. 2563 ซึ่งจะมีผลใช้บังคับในวันที่ 19 กุมภาพันธ์ 2564 เป็นต้นไป นั้น กำหนดให้การขอรับและต่ออายุใบอนุญาตขับรถ ต้องมีเอกสารใบรับรองแพทย์ประกอบการดำเนินการ ดังนั้น เพื่อให้การดำเนินการตามกฎกระทรวงฉบับดังกล่าวเป็นระเบียบเรียบร้อย กรมการขนส่งทางบกจึงออกระเบียบกรมการขนส่งทางบก ว่าด้วยการดำเนินการเกี่ยวกับใบอนุญาตขับรถและบัตรประจำตัวคนขับรถ ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ พ.ศ. 2564 และระเบียบกรมการขนส่งทางบก ว่าด้วย

หลักเกณฑ์และวิธีการต่ออายุใบอนุญาตผู้ประจำรถ พ.ศ. 2564 ตั้งแต่วันที่ 19 กุมภาพันธ์ 2564 เป็นต้นไป ผู้ที่ต้องการดำเนินการด้านใบอนุญาตขับรถ ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ และใบอนุญาตผู้ประจำรถ ตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก ทุกชนิด ทุกประเภท ต้องมีเอกสารใบรับรองแพทย์ เป็นหลักฐานประกอบการดำเนินการทุกครั้ง ประกอบด้วย การขอใหม่ กรณีไม่เคยได้รับใบอนุญาตขับรถหรือใบอนุญาตผู้ประจำรถมาก่อน การเปลี่ยนชนิด การต่ออายุ และการเปลี่ยนประเภท โดยใบรับรองแพทย์นั้นต้องเป็นไปตามแบบมาตรฐานของแพทยสภา มีสองส่วนคือ ส่วนที่ผู้ขอรับรองสุขภาพตนเองและส่วนของแพทย์ตรวจรับรอง ซึ่งจะต้องแสดงให้เห็นว่าผู้นั้นไม่มีโรคประจำตัวหรือสภาวะของโรคที่ผู้ประกอบวิชาชีพเวชกรรมเห็นว่าอาจเป็นอันตรายขณะขับรถตามที่แพทยสภากำหนด

อธิบดีกรมการขนส่งทางบก กล่าวว่าการต่ออายุใบอนุญาตขับรถ ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ และใบอนุญาตผู้ประจำรถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก เดิมจะไม่มีการกำหนดให้ใช้เอกสารใบรับรองแพทย์ แต่ด้วยข้อเท็จจริงสมรรถภาพของร่างกายของผู้ขับรถมีการเปลี่ยนแปลงไปตามวัยที่เพิ่มมากขึ้นและอาจมีโรคประจำตัว หรืออาจมีเหตุให้สมรรถภาพของร่างกายบกพร่องจนไม่สามารถขับรถได้ จึงจำเป็นต้องกำหนดให้ผู้ขับรถเข้ารับการตรวจรับรองจากแพทย์ก่อนเบื้องต้น และจะมีการทดสอบสมรรถภาพทางร่างกายที่จำเป็นต่อการขับรถเมื่อมาติดต่อที่สำนักงานขนส่งทุกแห่ง ประกอบด้วย การทดสอบการมองเห็นสี การทดสอบสายตาทางลึก การทดสอบสายตาทางกว้าง และการทดสอบปฏิกิริยา สำหรับใบรับรองแพทย์ตามแบบที่แพทยสภารับรอง โดยผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถหรือใบอนุญาตผู้ประจำรถ สามารถแจ้งวัตถุประสงค์ในการขอรับใบรับรองแพทย์ เพื่อให้แพทย์ออกใบรับรองแพทย์ให้ถูกต้องตรงกับวัตถุประสงค์การนำไปใช้และเป็นไปตามรูปแบบที่กำหนด ส่วนในอนาคตจะมีการกำหนดสภาวะโรคที่ต้องห้ามในการขอรับใบอนุญาตขับรถเพิ่มเติมหรือไม่นั้น กรมการขนส่งทางบกจะประสานความร่วมมือกับแพทยสภาอย่างใกล้ชิดต่อไป

ที่มา : https://www.dlt.go.th/th/public-news/view.php?_did=2816

ใบขับขี่บิ๊กไบค์

สวัสดีครับจะมาพูดกันถึงเรื่องที่กำลังเป็นที่จับตามองอยู่ในช่วงนี้คือ **ใบขับขี่บิ๊กไบค์** โดยบทความนี้จะพูดถึง**สิ่งที่ต้องรู้พร้อมการเตรียมตัวก่อนทำใบขับขี่บิ๊กไบค์ในปี 2564** ที่จะถึงนี้ ผมเชื่อว่าเพื่อนๆ ที่รู้ข่าวนี้น่าจะกำลังหาคำตอบกันอยู่ เอาเป็นว่าเดี๋ยวผมจะค่อยๆ อธิบายให้กับทุกท่านได้ทราบจริงๆ แล้วไม่ใช่เรื่องที่ต้องเครียดหรือกังวลอะไรครับ

อุบัติเหตุมากมายที่เกิดขึ้น**จากการขับขี่**ทั้งตัวเราเองและปัจจัยอื่นๆ ที่เราควบคุมไม่ได้ และที่เป็นข่าวร้อนแรงที่สุดน่าจะเป็นอุบัติเหตุจากบิ๊กไบค์ที่เรามักจะเห็นกันอยู่บ่อยมาก ทำให้ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องเริ่มเกิดแนวคิดต่างๆ ในการควบคุมการขับขี่ให้ปลอดภัยมากขึ้น ยิ่งในปี 2020 นักขี่บิ๊กไบค์เริ่มมีอายุที่น้อยลง (หมายถึงอายุเริ่มต้นเริ่ม 17+-) วุฒิภาวะในการตัดสินใจและทักษะในการขับขี่อาจจะน้อยตามประสบการณ์เช่นกันทำให้อุบัติเหตุเกิดง่ายมากขึ้น เมื่อต้องตัดสินใจในกรณีเกิดเหตุการณ์ฉุกเฉิน

นายยงยุทธ นาคแดง รองอธิบดีกรมการขนส่งทางบก ได้มีโอกาสเปิดเผยว่า *“คณะรัฐมนตรีได้มีมติเห็นชอบร่างกฎกระทรวงการขอและการออกใบอนุญาตขับขี่รถ และการต่ออายุใบอนุญาตขับขี่รถ โดยผู้ที่ขับขี่**รถบิ๊กไบค์**จะต้องผ่านการอบรมและทดสอบเพิ่มเติม เนื่องจากต้องการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุบนท้องถนนที่เกิดขึ้น ที่ส่วนใหญ่มีสาเหตุมาจากตัวผู้ขับขี่เอง”*

ข้อกำหนดหรือสิ่งที่ต้องรู้ก่อนทำใบขับขี่บิ๊กไบค์

ใบขับขี่บิ๊กไบค์กี่ cc ถึงต้องทำ

ปัจจุบันมอเตอร์ไซค์ขนาดเล็กที่มีรูปทรงแบบบิ๊กไบค์มักจะถูกมองว่าเป็นบิ๊กไบค์อยู่เสมอ บางคนอาจจะมองไม่เหมือนกัน บางคนมองที่รูปทรง บางคนมองที่ขนาดของเครื่องยนต์ ซึ่งกฎหมายได้กำหนดคำว่าบิ๊กไบค์เอาไว้แล้ว

รถมอเตอร์ไซค์ที่จะเป็นบิ๊กไบค์ได้นั้นจะต้องมีขนาดเครื่องยนต์ 400cc ขึ้นไป กำลังแรงม้าอยู่ที่ 47.5 แรงม้า กำลังเครื่องยนต์ 35 กิโลวัตต์ คราวนี้ผมได้ตอบคำว่าแล้วนะครับว่าใบขับขี่บิ๊กไบค์ต้องกี่ cc

จะทำใบขับขี่บิ๊กไบค์ต้องอายุเท่าไหร่

ผู้ที่จะสามารถทำใบขับขี่บิ๊กไบค์ได้นั้นต้องมีอายุตั้งแต่ 18 ปีขึ้นไป ได้รับการรับรองจากแพทย์ว่าไม่มีโรคประจำตัวที่อาจจะเป็นอันตรายต่อการขับขี่ของเรา นอกจากนี้ยังจะต้องผ่านการอบรมพิเศษ รวมถึงผ่านการทดสอบการขับขี่บิ๊กไบค์ โดยจะแยกออกมาจากหลักสูตรการขับขี่รถจักรยานยนต์ทั่วไป ผู้ที่ต้องการขับขี่**บิ๊กไบค์**จะต้องผ่านการเรียนจากผู้เชี่ยวชาญเสียก่อน (ในส่วนนี้จะต้องรอทางกรมขนส่งประกาศออกมาอย่างทางการถึงเรื่องสถานที่อบรมและสถานที่ทดสอบ) เพราะด้วยเรื่องพละกำลังของเครื่องยนต์น้ำหนักที่มาก หากไม่ได้รับการเรียนหรือไม่รู้ทักษะอาจจะเกิดอุบัติเหตุได้ง่ายอย่างมาก

ที่มา : https://realmotosports.com/big-bike-driving-license/

สวัสดีปีฉลูนะครับ ท่านผู้อ่านวารสาร “นโยบายการขนส่งและจราจร” กับเทศกาลส่งท้ายปีเก่าต้อนรับปีใหม่ที่ใกล้จะถึงนี้ ขอให้ทุกท่านมีความสุขตลอดทั้งปี ใครที่ต้องเดินทางกลับบ้านขอให้เดินทางด้วยความปลอดภัยทุกครอบครัวและที่สำคัญ เมาไม่ขับนะครับ ทีมงานวารสารฯ ของ สนข. จะทำหน้าที่ในการนำเสนอข้อมูล ข่าวสารและเกร็ดความรู้ต่างๆ ที่เป็นประโยชน์ด้านการขนส่งและจราจรแก่ผู้อ่านต่อไป ฉบับนี้เราก็ยังมีข้าราชการบรรจุใหม่มาแนะนำให้รู้จักกันเช่นเคยนะครับ

นายคณิน คเชนทร์ชัย

นิติกรปฏิบัติการ
สำนักบริหารกลาง ฝ่ายนิติกร (ฝนก.)

หนุ่มหล่อจาก ฝนก. ชื่อน้องก้อง เป็นชาวกรุงเทพมหานคร จบการศึกษาระดับปริญญาตรี คณะสังคมศาสตร์ สาขาวิชานิติศาสตร์ จากมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ ปฏิบัติหน้าที่ในฝ่ายนิติกร

นางสาวชวิกา พงศ์ดำรงวิทย์

นิติกรปฏิบัติการ
สำนักบริหารกลาง ฝ่ายนิติกร (ฝนก.)

น้องใหม่ของ ฝนก. คนนี้ชื่อน้องปอ เป็นชาวจังหวัดนครศรีธรรมราช จบการศึกษาระดับปริญญาตรี คณะนิติศาสตร์ จากมหาวิทยาลัยรามคำแหง ปฏิบัติหน้าที่ในฝ่ายนิติกร

นางสาวชลธิดา จอมภา

เจ้าพนักงานธุรการปฏิบัติงาน
สำนักบริหารกลาง ฝ่ายบริหารงานทั่วไป (ฝบท.)

สมาชิกใหม่ของ ฝบท. ชื่อก้อย เป็นชาวจังหวัดพะเยา จบการศึกษาระดับปริญญาตรี คณะบริหารธุรกิจ สาขาวิชาการจัดการทั่วไป จากมหาวิทยาลัยราชภัฏเชียงราย (วิทยาเขตพะเยา) ปฏิบัติหน้าที่ในฝ่ายบริหารงานทั่วไป

นางสาววรรษมนต์ คอนเอม

นักวิเคราะห์นโยบายและแผนปฏิบัติการ
สำนักส่งเสริมระบบการขนส่งและจราจรในภูมิภาค (สสภ.)

น้องใหม่คนนี้ของ สสภ. ชื่อเล่นว่าน้องเติ้ล เป็นชาวจังหวัดสมุทรสาคร จบการศึกษาระดับปริญญาตรี คณะวิศวกรรมศาสตร์ สาขาวิชาวิศวกรรมเคมี จากมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี และระดับปริญญาโท คณะวิศวกรรมศาสตร์ สาขาวิชาวิศวกรรมเคมี จากจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ปฏิบัติหน้าที่ในกลุ่มนโยบายและยุทธศาสตร์การขนส่งและจราจรในภูมิภาค

นางสาวเปมิกา เพ็ชรกำจัด

เจ้าหน้าที่ธุรการ
สำนักบริหารกลาง กลุ่มบริหารทรัพยากรบุคคล (กทบ.)

สาวหน้าใสจาก กทบ. ชื่อน้องจ๋า เป็นชาวกรุงเทพมหานคร จบการศึกษาระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพ (ปวช.) สาขาพาณิชยการ สายงานธุรกิจสถานพยาบาล จากพณิชยการสุโขทัย ปฏิบัติหน้าที่ในกลุ่มบริหารทรัพยากรบุคคล

นายอานนท์ ปาละวงษ์

เจ้าหน้าที่ธุรการ

สำนักส่งเสริมระบบการขนส่งและจราจรในภูมิภาค (สสภ.)

น้องใหม่ของ สสภ. ชื่อนนท์ เป็นชาวจังหวัดสุพรรณบุรี จบการศึกษาระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพ (ปวช.) สาขาวิชาคอมพิวเตอร์ธุรกิจ จากโรงเรียนสามชุกรัตนโภคาราม ปฏิบัติหน้าที่ในฝ่ายธุรการ

นายอภิสิทธิ์ อาจผดุง

เจ้าพนักงานเก็บข้อมูล

กองจัดระบบการจราจรทางบก (กจร.)

สมาชิกคนล่าสุดของ กจร. ชื่อว่าเต๋อ เป็นชาวกรุงเทพมหานคร จบการศึกษาระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพชั้นสูง (ปวส.) สาขาคอมพิวเตอร์ธุรกิจ จากวิทยาลัยอาชีวศึกษาดุสิตพณิชยการ ปฏิบัติหน้าที่ในกลุ่มสำรวจ

นางสาวอิงฐิตา สุวรรณนิ่ม

เจ้าหน้าที่ธุรการ

กองพัฒนาระบบการขนส่งและจราจร (กพข.)

น้องใหม่จาก กพข. ชื่อเล่นว่าน้องอิง เป็นชาวจังหวัดชุมพร จบการศึกษาระดับปริญญาตรี คณะวิทยาการจัดการ สาขาวิชาการจัดการทั่วไป จากมหาวิทยาลัยราชภัฏพระนคร ปฏิบัติหน้าที่ในฝ่ายธุรการ

สวัสดีครับผู้อ่านทุกท่าน ผมมิสเตอร์ปัญญา
มาพร้อมกับความห่วงใยและปรารถนาดีอีกเช่นเคยครับผม

หลังจากกลับมาแล้วอย่าลืมตรวจเช็ก สภาพรถยนต์ ให้เรียบร้อย พร้อมที่จะใช้งานนะครับ
เพราะหลังจากการเดินทางไกล การใช้งานอย่างหนักรถยนต์ของทุกท่านอาจมีบางส่วนสึกหรอ
เช่น น้ำมันเครื่อง ลมยาง น๊อตล้อต่างๆ ต้องตรวจเช็กให้เรียบร้อยด้วยนะครับ

เมื่อรถยนต์ของท่านกลับมาอยู่ในสภาพที่พร้อมใช้งานแล้ว ก็ต้องขับรถไม่เกินกฎหมายกำหนด
ด้วยนะครับ รับรอง ปลอดภัยแน่นอน สุดท้ายนี้สวัสดีครับผมมมมมม...

"สนข. ห่วงใย เดินทางปลอดภัย การ์ดอย่าตก"

สวมหน้ากาก

สวมหน้ากากอนามัยหรือหน้ากากผ้าตลอดเวลา

ล้างมือบ่อยๆ

ล้างมือให้สะอาดด้วยสบู่หรือแอลกอฮอล์

รักษาระยะห่าง

หลีกเลี่ยงการสัมผัสหรือใกล้บุคคลอื่น
โดยให้เว้นระยะห่างประมาณ 1-2 เมตร
เพื่อลดความเสี่ยงจากการติดเชื้อ COVID-19

งดเว้นพื้นที่เสี่ยง

งดเว้นเข้าสถานที่ ที่มีความเสี่ยงสูง
ในการแพร่กระจายเชื้อไวรัส COVID-19

ติดตั้งแอปพลิเคชัน "หมอชนะ" และสแกน "ไทยชนะ"

เพื่อบันทึกข้อมูลการเดินทาง ช่วยอำนวยความสะดวก
ในทางการแพทย์ สอบสวนโรคได้อย่างรวดเร็ว

สนข
สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร