



วารสารนโยบายการขนส่งและจราจร

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) กระทรวงคมนาคม

ISSN 1906-3601 : ปีที่ 15 ฉบับที่ 4 ตุลาคม-ธันวาคม 2566



**"ขับเคลื่อนนโยบายและแผน...สู่ภารกิจ
พัฒนาคมนาคมของไทย"**

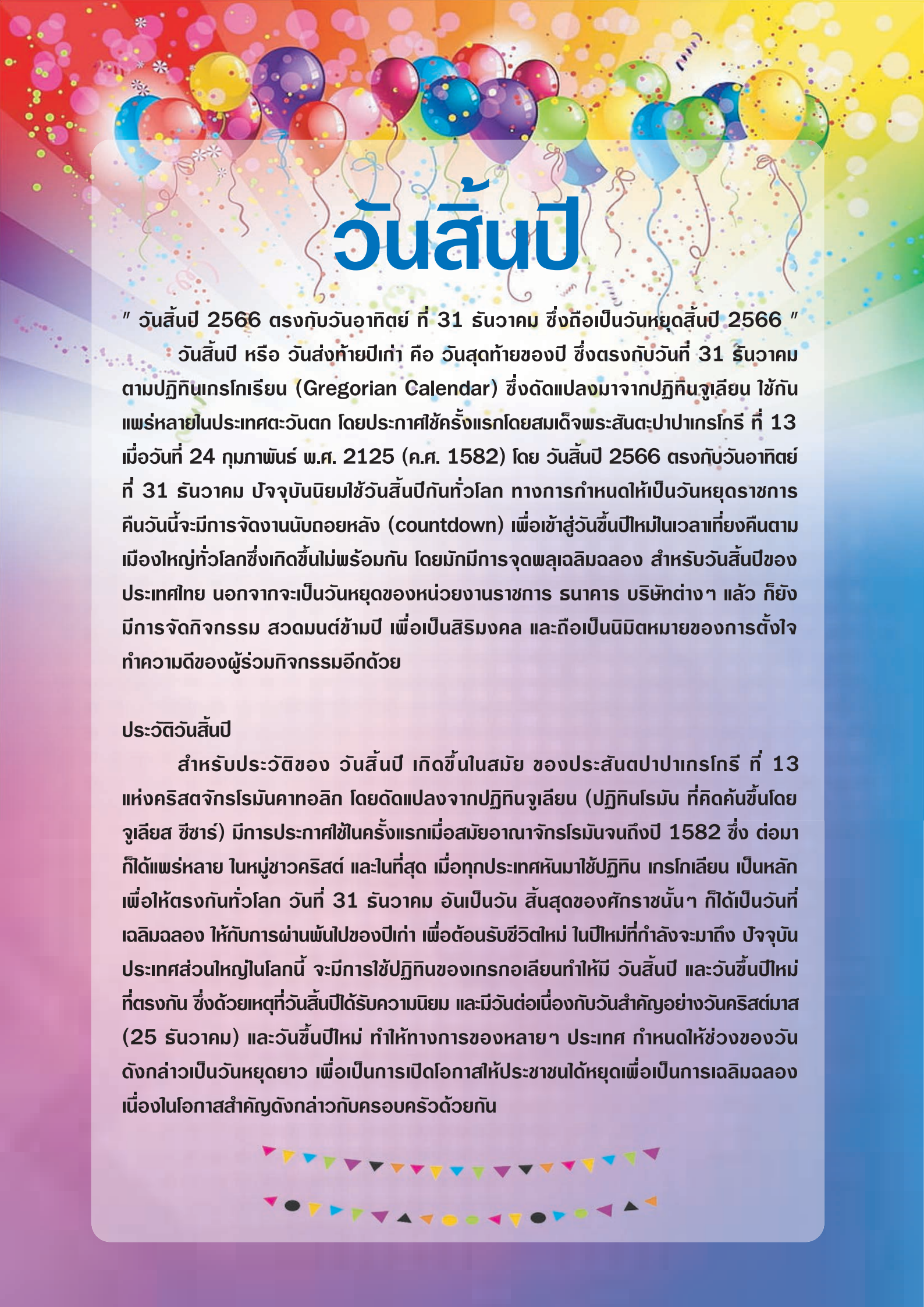
 **เปิดหูเปิดตา**
Thailand-japan
Investment Forum 2023

 **ชัตเตอร์คมนาคม**
ประมวลภาพ สนข.
ครบรอบ 21 ปี

 **จับตามนาคมน**
ความร่วมมือระหว่าง
สนข. และ P4I

 **IT Intrend**
Digital Twin





วันสิ้นปี

" วันสิ้นปี 2566 ตรงกับวันอาทิตย์ ที่ 31 ธันวาคม ซึ่งถือเป็นวันหยุดสิ้นปี 2566 "

วันสิ้นปี หรือ วันส่งท้ายปีเก่า คือ วันสุดท้ายของปี ซึ่งตรงกับวันที่ 31 ธันวาคม ตามปฏิทินเกรโกเรียน (Gregorian Calendar) ซึ่งดัดแปลงมาจากปฏิทินจูเลียน ใช้กันแพร่หลายในประเทศตะวันตก โดยประกาศใช้ครั้งแรกโดยสมเด็จพระสันตะปาปาเกรกอรี ที่ 13 เมื่อวันที่ 24 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2125 (ค.ศ. 1582) โดย วันสิ้นปี 2566 ตรงกับวันอาทิตย์ ที่ 31 ธันวาคม ปัจจุบันนิยมใช้วันสิ้นปีกันทั่วโลก ทางกำหนดให้เป็นวันหยุดราชการ คำนวณวันนี้จะมีการจัดงานนับถอยหลัง (countdown) เพื่อเข้าสู่วันขึ้นปีใหม่ในเวลาเที่ยงคืนตามเมืองใหญ่ทั่วโลกซึ่งเกิดขึ้นไม่พร้อมกัน โดยมักมีการจุดพลุเฉลิมฉลอง สำหรับวันสิ้นปีของประเทศไทย นอกจากจะเป็นวันหยุดของหน่วยงานราชการ ธนาคาร บริษัทต่างๆ แล้ว ก็ยังมีการจัดกิจกรรม สวดมนต์ข้ามปี เพื่อเป็นสิริมงคล และถือเป็นนิมิตหมายของการตั้งใจทำความดีของผู้ร่วมกิจกรรมอีกด้วย

ประวัติวันสิ้นปี

สำหรับประวัติของ วันสิ้นปี เกิดขึ้นในสมัย ของประสันตปาปาเกรกอรี ที่ 13 แห่งคริสตจักรโรมันคาทอลิก โดยดัดแปลงจากปฏิทินจูเลียน (ปฏิทินโรมัน ที่คิดค้นขึ้นโดยจูเลียส ซีซาร์) มีการประกาศใช้ครั้งแรกเมื่อสมัยอาณาจักรโรมันจนถึงปี 1582 ซึ่ง ต่อมาก็ได้แพร่หลาย ในหมู่ชาวคริสต์ และในที่สุด เมื่อทุกประเทศหันมาใช้ปฏิทิน เกรโกเลียน เป็นหลัก เพื่อให้ตรงกันทั่วโลก วันที่ 31 ธันวาคม อันเป็นวัน สิ้นสุดของศักราชนั้นๆ ก็ได้เป็นวันที่เฉลิมฉลอง กับการผ่านพ้นไปของปีเก่า เพื่อต้อนรับชีวิตใหม่ ในปีใหม่ที่กำลังจะมาถึง ปัจจุบันประเทศส่วนใหญ่ในโลกนี้ จะมีการใช้ปฏิทินของเกรกอเลียนทำให้มี วันสิ้นปี และวันขึ้นปีใหม่ ที่ตรงกัน ซึ่งด้วยเหตุที่วันสิ้นปีได้รับความนิยม และมีวันต่อเนื่องกับวันสำคัญอย่างวันคริสต์มาส (25 ธันวาคม) และวันขึ้นปีใหม่ ทำให้ทางการของหลายๆ ประเทศ กำหนดให้ช่วงของวันดังกล่าวเป็นวันหยุดยาว เพื่อเป็นการเปิดโอกาสให้ประชาชนได้หยุดเพื่อเป็นการเฉลิมฉลองเนื่องในโอกาสสำคัญดังกล่าวกับครอบครัวด้วยกัน



เห่นอยนักพักก่อน

สวัสดีครับท่านผู้อ่านวารสารทุกท่าน สำหรับเดือนตุลาคม 2566 ถือเป็นเดือนสำคัญ และเป็นความภาคภูมิใจของพวกเราชาว สนข. เนื่องด้วยวันที่ 9 ตุลาคม 2566 ถือเป็นวันคล้ายวันสถาปนาของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ครบรอบ 21 ปี โดยได้รับเกียรติจากนายสุริยะ จึงรุ่งเรืองกิจ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เป็นประธานในพิธีและกล่าวอวยพรแสดงความยินดี ให้กับผู้บริหารและเจ้าหน้าที่ สนข. ซึ่งท่านสุริยะฯ ได้กล่าวอวยพรและแสดงความยินดีว่า "เมื่อ 21 ปีที่แล้วในวันสถาปนา สนข. ในปี 2545 จำได้ว่า ผมเป็นรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมอยู่ในขณะนั้น ปัจจุบันผ่านมา 21 ปี ผมกลับมาเป็นรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมอีกครั้งในวันนี้ ซึ่งหากเปรียบเทียบ สนข. ในวันนี้กับการเจริญเติบโตขึ้นของคน ก็ต้องถือว่าได้เติบโตขึ้นเป็นผู้ใหญ่วัยหนุ่มอย่างเต็มตัว มีสมรรถนะร่างกายที่พร้อมจะทำหน้าที่ให้เกิดประโยชน์กับประเทศและประชาชน ซึ่งที่ผ่านมาเห็นถึงผลงานที่ สนข. ได้ช่วยพัฒนาประเทศตลอดระยะเวลา 21 ปี จึงขอถือโอกาสนี้แสดงความยินดี แก่ผู้บริหาร สนข. และเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติหน้าที่ ที่เป็นฟันเฟืองสำคัญในการเร่งรัดผลักดันการดำเนินงานตามนโยบายสำคัญของกระทรวงคมนาคมทำหน้าที่เป็นตัวกลาง ประสานแปลงนโยบายสู่การปฏิบัติ จนประสบความสำเร็จในหลาย ๆ เรื่อง ก้าวสู่ปีที่ 22 นับจากนี้ไป ผมหวังเป็นอย่างยิ่งว่า สนข. จะยังคงมุ่งมั่นสู่การเป็น "องค์กรนำในการกำหนดทิศทางและขับเคลื่อนการพัฒนาระบบคมนาคมของประเทศ" ด้วยค่านิยมองค์กร "OTP to TOP" มุ่งเน้นการสร้างทีมงานที่ดี ทำงานเป็นทีม สร้างโอกาสในการเรียนรู้ร่วมกัน สร้างความเป็นมืออาชีพ รู้หน้าที่ มีความรับผิดชอบ ซื่อสัตย์ มีมนุษยสัมพันธ์ มีน้ำใจ เอื้อเฟื้อเผื่อแผ่ และทำการพัฒนาตนเองอย่างต่อเนื่อง เพื่อสร้างความเชี่ยวชาญ สมกับที่เป็นองค์กรที่เปรียบเสมือน "คลังสมอง" ให้กับกระทรวงคมนาคม รวมทั้งได้มอบนโยบายและทิศทางด้านคมนาคมที่อยากให้ สนข. เร่งรัด ผลักดัน และขับเคลื่อนแผนงานสำคัญต่างๆ ไปสู่การปฏิบัติที่สอดคล้องตามนโยบายรัฐบาล คือ ต้องพลิกโฉมระบบคมนาคมทั่วประเทศ มุ่งเน้นการสร้างคุณภาพชีวิตที่ดีให้กับประชาชน และเชื่อมโยงการค้า การลงทุน การท่องเที่ยว ทั้งทางบก ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศ มุ่งเน้นการพัฒนาคุณภาพการให้บริการ ให้เกิดความสะดวก ความปลอดภัย และราคาสมเหตุสมผล รวมถึงขับเคลื่อนแผนการเชื่อมต่อโครงข่ายคมนาคมให้สมบูรณ์ แก้ไขปัญหาคอขวด ลดอุปสรรคต่างๆ ให้หมดไป ตลอดจนการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันเพื่อขับเคลื่อนการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของประเทศให้ประชาชนมีคุณภาพชีวิตที่ดีและมีความสุขอย่างถ้วนหน้ากัน

สำหรับปีงบประมาณ 2567 กองบรรณาธิการและทีมงานวารสารฯ ยังคงมุ่งมั่นตั้งใจที่จะนำเสนอเรื่องราวต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับทิศทางการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งในอนาคต การเร่งรัด ผลักดัน และขับเคลื่อนแผนงาน/โครงการสำคัญต่าง ๆ ไปสู่การปฏิบัติที่สอดคล้องตามนโยบายรัฐบาล และของกระทรวงคมนาคม ที่จะเป็ประโยชน์ต่อท่านผู้อ่านและในฉบับนี้ เราได้จัดทำประมวลภาพบรรยากาศงานวันคล้ายวันสถาปนา สนข. ครบรอบ 21 ปี รวมทั้งคอลัมน์ต่างๆ ที่อัดแน่นด้วยเนื้อหาสาระเกี่ยวกับการพัฒนาระบบขนส่งและจราจรมาฝากท่านผู้อ่านที่น่ารักทุกท่านเหมือนเช่นเคยครับผม....ขอบคุณครับ

คณะผู้จัดทำ

คณะที่ปรึกษา

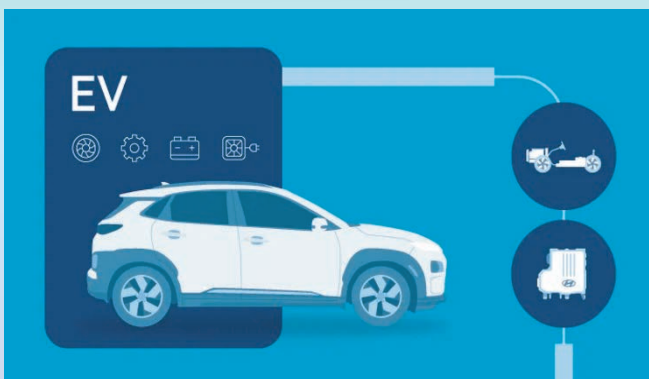
1. นายปัญญา ชูพานิช ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร 2. นายสุรพงษ์ เมื่อนมิตร รองผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร 3. นายจิรโรจน์ ภู่อรรถนธ์ รองผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร 4. นางสาวกฤติกา บุณณะดิษฐ์ ผู้อำนวยการสำนักแผนความปลอดภัย 5. นายชัยวัฒน์ สังขมาศย์ ผู้อำนวยการกองพัฒนาระบบการขนส่งและจราจร 6. นางสาวจิรัชฎา ห้วยหงษ์ทอง ผู้อำนวยการศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศการขนส่งและจราจร 7. นางสาวนิตยา พูลิพัฒน์นันทน์ ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน 8. นางสาวกรรณิศา เข็มเยี่ยม ผู้อำนวยการสำนักงานโครงการบริหารจัดการระบบตัวร่วม

บรรณาธิการ นางสาวณิศา มั่งมี ผู้อำนวยการสำนักบริหารกลาง

กองบรรณาธิการ นางสาวพิมพ์พรณ ชุ่มเพ็งพันธุ์ นายพรชัย พัฒนพงษ์สถิต นางสาวธรรณี พวงจันทร์หอม นางสาวจินตวดี สุขศรี นายปริญญา ณีดีทาง นายณฤทธิ์ มัยรัตน์ นางสาววรรณฤดี ชันศิริ

ฝ่ายจัดหารสาร นายกวิภพ ปุณปาคม นางสาวดาราว วงศ์โคต นายวิทยา กอกลั่น นางสาวรางค์ โพธิบุตร นายชัชวาล ทรัพย์สมบูรณ์ นางนฤมล สยามรอด

CONTENTS



5

ชัตเตอร์คมนาคม

ประมวลภาพ สนข. ครบรอบ 21 ปี

10

จับตาคมนาคม

ความร่วมมือระหว่าง สนข. และ P4I

17

คมนาคมก้าวไกล

รายงานผลการดำเนินงานตามแผนปฏิบัติราชการ สนข.ฯ

27

จุดประกายความคิด

แผนพัฒนาโครงข่ายสถานีรถไฟฟ้าเชื่อมโยงรูปแบบการเดินทางฯ

35

คิดแบบคมนาคม

ความคืบหน้าโครงการศึกษาการจัดทำ Model การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมฯ

42

IT Intrend

Digital Twin

47

บันทึกกริมทาง

มอเตอร์เวย์ M-81 ทางใหญ่-กาญจนบุรี

51

เปิดหูเปิดตา

Thailand-japan Investment Forum 2023

54

รอบรู้ สนข.

แนะนำข้าราชการ เจ้าหน้าที่ สนข.



ประมอภาพ สนข. ครบรอบ 21 ปี

โดย : ฝ่ายประชาสัมพันธ์และการสื่อสาร

สนข. ครบรอบ 21 ปี 9 ตุลาคม 2566 "ขับเคลื่อนนโยบายและแผน...สู่ภารกิจพัฒนามาตรฐานของไทย"

นายสุริยะ จึงรุ่งเรืองกิจ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เป็นประธานในงานวันคล้ายวันสถาปนาสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ครบรอบ 21 ปี เมื่อวันจันทร์ที่ 9 ตุลาคม 2566 ณ อาคาร สนข. พร้อมด้วยนายพงศ์กวีณ จิ่งรุ่งเรืองกิจ ที่ปรึกษารัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม นายสรวิทย์ เนื่องจำนงค์ เลขานุการรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม นายชยธรรม์ พรหมศร ปลัดกระทรวงคมนาคม โดยมี นายปัญญา ชูพานิช ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร นายสุรพงษ์ เมี้ยนมิตร รองผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร ให้การต้อนรับคณะผู้บริหารระดับสูงจากกระทรวงคมนาคม และหัวหน้าหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคมเข้าร่วมงานดังกล่าวตลอดจนอดีตผู้บริหาร สนข. ที่มาร่วมแสดงความยินดีเนื่องในโอกาสที่ สนข. ครบรอบ 21 ปี 9 ตุลาคม 2566



ตลอดระยะเวลาที่ผ่านมา สนข. ปฏิบัติภารกิจในการเสนอแนะแผนงาน นโยบาย และบูรณาการ การจัดทำแผนยุทธศาสตร์ แผนแม่บท แผนงานต่างๆ ด้านการขนส่งและจราจร ทั้งทางถนน ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศ รวมถึงการขับเคลื่อนแผนงานต่างๆ ไปสู่การปฏิบัติ ส่งเสริมความปลอดภัย และเพิ่มคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระบบการขนส่งและจราจร รวมถึงทำการพัฒนาและประยุกต์ ใช้เทคโนโลยีเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการให้บริการด้านคมนาคมขนส่ง ด้วยค่านิยมองค์กร **"OTP to TOP"** มุ่งเน้นการสร้างทีมงานที่ดี ทำงานเป็นทีม เชื้อใจซึ่งกันและกัน ทำงานร่วมกันในทุกระดับ และให้ทุกคนมีส่วนร่วมในการทำงาน รับฟังความคิดเห็นซึ่งกันและกัน สร้างโอกาสในการเรียนรู้ร่วมกัน และให้ความสำคัญกับการสื่อสารที่สร้างสรรค์ สร้างความเป็นมืออาชีพ รู้หน้าที่ มีความรับผิดชอบ ซื่อสัตย์ มีมนุษยสัมพันธ์ มีน้ำใจ เอื้อเฟื้อเผื่อแผ่ และทำการพัฒนาตนเองอย่างต่อเนื่อง เพื่อสร้าง ความเชี่ยวชาญ สมกับที่เป็นองค์กรที่เปรียบเสมือน **"คลังสมอง"** ให้กับกระทรวงคมนาคม

รวมทั้งได้มอบนโยบายและทิศทางด้านคมนาคมที่อยากให้ สนข. เร่งรัด ผลักดัน และขับเคลื่อน แผนงานสำคัญต่างๆ ไปสู่การปฏิบัติที่สอดคล้องตามนโยบายรัฐบาล คือ ต้องพลิกโฉมระบบคมนาคม ทั่วประเทศ มุ่งเน้นการสร้างคุณภาพชีวิตที่ดีให้กับประชาชน และเชื่อมโยงการค้า การลงทุน การท่องเที่ยว ทั้งทางบก ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศ มุ่งเน้นการพัฒนาคุณภาพการให้บริการ ให้เกิดความสะดวก ความปลอดภัย และราคาสมเหตุสมผล รวมถึงขับเคลื่อนแผนการเชื่อมต่อ โครงข่ายคมนาคมให้สมบูรณ์ แก้ไขปัญหาข้อขัด ลดอุปสรรคต่าง ๆ ให้หมดไป ตลอดจนการเพิ่ม ขีดความสามารถประตูการค้าเพื่อขับเคลื่อนการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของประเทศให้ประชาชน มีคุณภาพชีวิตที่ดีและมีความสุขอย่างถ้วนหน้ากัน





นายสุริยะ จึงรุ่งเรืองกิจ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ได้ให้เกียรติมอบทุนการศึกษา "คำรบลักษ์ สุรัสวดี" ให้แก่บุตรข้าราชการและเจ้าหน้าที่ สนข. ที่มีผลการเรียนดี จำนวน 2 ทุน ประกอบด้วยทุนระดับประถมศึกษา จำนวน 5,000 บาท มอบแก่เด็กชายกันต์ธีร สุตันไชยนนท์ กำลังศึกษาอยู่ชั้นประถมศึกษาปีที่ 4 โรงเรียนสาธิตแห่งมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ มีผลการเรียนเฉลี่ย 4.00 เป็นบุตรของนายพรชัย สุตันไชยนนท์ นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการพิเศษ กองพัฒนาระบบการขนส่งและจราจร และทุนระดับมัธยมศึกษา จำนวน 5,000 บาท มอบแก่เด็กชายภัทรดนัย ชัยพล กำลังศึกษาอยู่ชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 2 โรงเรียนกุมภวาปี มีผลการเรียนเฉลี่ย 3.98 เป็นบุตรของนางสาวภัศราภรณ์ ชัยพล เจ้าพนักงานธุรการปฏิบัติงาน สำนักบริหารกลาง



P4I

โครงการขยายความร่วมมือ ด้านคมนาคมผ่านหุ้นส่วน ความร่วมมือด้านโครงสร้าง พื้นฐานและกระทรวงคมนาคม

(Project on Expanding Transport Cooperation through Partnerships for Infrastructure and the Ministry of Transport : P4I – MOT)

โดย : กลุ่มแผนมหภาค สำนักแผนงาน

รัฐบาลไทยและรัฐบาลออสเตรเลีย ได้ลงนามความร่วมมือระหว่างประเทศในหนังสือแลกเปลี่ยน (Exchange of Note : EN) โครงการขยายความร่วมมือด้านคมนาคมผ่านหุ้นส่วนความร่วมมือด้านโครงสร้างพื้นฐานและกระทรวงคมนาคม ประเทศไทย (Project on Expanding Transport Cooperation through Partnerships for Infrastructure and the Ministry of Transport : P4I – MOT) โดยอธิบดีกรมความร่วมมือระหว่างประเทศ กระทรวงการต่างประเทศ และเอกอัครราชทูตออสเตรเลียประจำประเทศไทย (Dr. Angela Macdonald) เมื่อวันที่ 26 สิงหาคม 2565 เพื่อสนับสนุนการพัฒนานโยบายและโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมในประเทศไทย ผ่านการมีส่วนร่วมหารือเชิงนโยบายและจัดกิจกรรมขยายขีดความสามารถให้กับบุคลากรและองค์กรเพื่อส่งเสริมการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมที่ยั่งยืน ระยะเวลาดำเนินการ 3 ปี (พ.ศ. 2565 – 2567)

รัฐบาลออสเตรเลียจะสนับสนุนงบประมาณจำนวนไม่เกิน 5,000,000 เหรียญออสเตรเลีย เพื่อดำเนินโครงการต่าง ๆ เช่น การสนับสนุนด้านบุคลากร การสนับสนุนด้านเทคนิค และการสนับสนุนทางการเงินตามความเหมาะสม โดยรัฐบาลออสเตรียมอบหมายให้กระทรวงการต่างประเทศ และการค้าแห่งประเทศออสเตรเลียดำเนินโครงการ ในส่วนของรัฐบาลไทยได้มอบหมายให้สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) กระทรวงคมนาคม เป็นผู้ดำเนินโครงการ



ในการกำกับดูแลการดำเนินงาน ฝ่ายออสเตรเลียได้เสนอให้มีคณะกรรมการประสานงานร่วม (Joint Coordinating Committee : JCC) ซึ่งฝ่ายไทยได้แต่งตั้งคณะกรรมการ JCC เพื่อขับเคลื่อนการดำเนินการตามบันทึกความร่วมมือฯ โดยมีผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (ผอ.สนข.) เป็นประธานกรรมการร่วม และมีผู้แทนหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคมเป็นกรรมการ ได้แก่ กรมการขนส่งทางบก (ขบ.) องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) บริษัท ขนส่ง จำกัด (บขส.) ผู้อำนวยการกองการต่างประเทศ สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม (กตท. สปค.) และ สนข. เป็นฝ่ายเลขานุการ

การประชุมคณะกรรมการประสานงานร่วม (JCC) ครั้งที่ 1/2565

คณะกรรมการประสานงานร่วม (JCC) ได้มีการประชุม เมื่อวันที่ 14 ธันวาคม 2565 เวลา 13.30 – 15.00 น. ณ ห้องประชุม 201 อาคาร สนข. โดยมีนายปัญญา ชูพานิช ผอ.สนข. เป็นประธานร่วมกับ Ms. Julia Feeney, Deputy Head of Mission to Thailand ผู้แทนสถานเอกอัครราชทูตออสเตรเลียประจำประเทศไทย พร้อมด้วยผู้แทน ขบ. ขสมก. บขส. กตท. สปค. และเจ้าหน้าที่ สนข. เข้าร่วมการประชุม

ที่ประชุมได้ร่วมกันหารือในประเด็นต่างๆ อาทิ การแต่งตั้งคณะกรรมการประสานงานร่วมฯ แผนการดำเนินงานและกิจกรรมที่เกี่ยวข้อง ความก้าวหน้าการศึกษาจัดทำแผนที่นำทางในการเปลี่ยนผ่านรถโดยสารสาธารณะประเภทเครื่องยนต์สันดาปภายในสู่รถโดยสารสาธารณะประเภทไฟฟ้า (Transitioning Thailand's Public Bus Fleet to Electric Vehicles Roadmap) การเสริมสร้างศักยภาพบุคลากรของกระทรวงคมนาคม (MOT Capacity Building Program) ทั้งนี้ สนข. ได้ขอรับความช่วยเหลือทางวิชาการต่อโครงการสะพานเศรษฐกิจเชื่อมฝั่งทะเลอ่าวไทย – อันดามัน (Landbridge) ในการให้ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะในการพัฒนา Landbridge จากมุมมองผู้เชี่ยวชาญต่างประเทศเพื่อส่งเสริมและผลักดันการขนส่งสินค้าให้เป็นรูปธรรมต่อไป



คณะกรรมการประสานงานร่วม (JCC) มีกำหนดจัดการประชุมฯ ครั้งที่ 2/2566 ในวันที่ 20 พฤศจิกายน 2566 เพื่อนำเสนอสรุปผลการศึกษาจัดทำแผนที่นำทางในการเปลี่ยนผ่านรถโดยสารสาธารณะประเภทเครื่องยนต์สันดาปภายในสู่รถโดยสารสาธารณะประเภทไฟฟ้า (Transitioning Thailand's Public Bus Fleet to Electric Vehicles Roadmap) และกิจกรรมการสัมมนาการเสริมสร้างศักยภาพบุคลากรของกระทรวงคมนาคม (MOT Capacity Building Program) และแผนการดำเนินงานต่อไป

แผนการดำเนินงานตามบันทึกข้อตกลงโครงการฯ

P4I – MOT ได้จัดทำแผนการดำเนินงานตามบันทึกข้อตกลงโครงการฯ (Operational Plan) มีระยะเวลาดำเนินงาน 3 ปี (พ.ศ. 2565 – 2567) ประกอบด้วย 4 กิจกรรม ดังนี้

ลำดับ	กิจกรรม
1	การสัมมนาเสริมสร้างศักยภาพบุคลากร (Capacity building program) 1.1 ระยะที่ 1 การสัมมนาเสริมสร้างศักยภาพบุคลากรของกระทรวงคมนาคม (MOT Capacity Building Program) 1.2 ระยะที่ 2 การศึกษาดูงาน ณ ประเทศออสเตรเลีย (Study Tour to Australia)
2	แผนที่นำทางในการเปลี่ยนผ่านการปรับเปลี่ยนรถโดยสารสาธารณะจากรถโดยสารที่ใช้เครื่องยนต์สันดาปภายในสู่ยานยนต์ไฟฟ้า (Roadmap to transition public buses to electric vehicles)
3	การศึกษาทบทวนแผน 20 ปี ในการพัฒนาขนส่งสาธารณะที่ใช้ระบบไฟฟ้า (ทางบก ทางราง และทางน้ำ)* (Review 20-year EV development plan for public transport (road, rail, and water))
4	โครงการสะพานเศรษฐกิจเชื่อมฝั่งทะเลอ่าวไทย - อันดามัน (Landbridge)

หมายเหตุ : *อยู่ระหว่างการพิจารณาปรับเปลี่ยนหัวข้อ โดยจะนำเสนอรายละเอียดในการประชุมคณะกรรมการประสานงานร่วม (JCC) ครั้งที่ 2



ผลการดำเนินงาน

กิจกรรมที่ 1 การสัมมนาเสริมสร้างศักยภาพบุคลากร (Capacity building program)

1.1 ระยะที่ 1 การสัมมนาการเสริมสร้างศักยภาพบุคลากรของกระทรวงคมนาคม (MOT Capacity Building Program) ได้จัดการสัมมนา ระหว่างช่วงเดือนมีนาคม – พฤษภาคม 2566 ในรูปแบบ Virtual Meeting โดยมีบุคลากรในสังกัดกระทรวงคมนาคม 19 หน่วยงาน เข้าร่วมสัมมนาที่ สนข. จำนวน 209 คน และเข้าร่วมสัมมนาผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ จำนวน 554 คน ใน 5 หัวข้อ ดังนี้

- 1) Transport Global Update and Trends
- 2) Transport Technology, Standards and Data
- 3) Sustainability Strategies
- 4) Safety, Disaster Management and Resilience
- 5) Transport in the post – COVID world



ทั้งนี้ ปัจจุบัน P4I – MOT อยู่ระหว่างจัดทำผลการประเมินการสัมมนา เพื่อเสนอแนวทางการจัดกิจกรรมการฝึกอบรมในระยะต่อไป

1.2 การศึกษาดูงาน ณ ประเทศออสเตรเลีย (Study Tour to Australia)

มีวัตถุประสงค์เพื่อให้เจ้าหน้าที่ของกระทรวงคมนาคมได้ศึกษาเรียนรู้แนวนโยบายและการปฏิบัติงานที่เป็นเลิศของออสเตรเลียในทุกรูปแบบการขนส่ง ทั้งการเยี่ยมชมศูนย์บริหารจัดการจราจร สถานีชาร์จรถโดยสารไฟฟ้า การบริหารจัดการท่าเรือ และเป็นโอกาสในการแลกเปลี่ยนมุมมอง แนวคิดประสบการณ์ในการวางแผนการปฏิบัติงานที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งให้บริการด้านคมนาคมที่เป็นปัจจุบันของออสเตรเลีย

สถานะปัจจุบัน กำหนดการศึกษาดูงานฯ ระหว่างวันที่ 27 พฤศจิกายน – 1 ธันวาคม 2566 ณ ประเทศออสเตรเลีย

กิจกรรมที่ 2 การศึกษาจัดทำแผนที่นำทางในการเปลี่ยนผ่านรถโดยสารสาธารณะประเภทเครื่องยนต์สันดาปภายในสู่รถโดยสารสาธารณะประเภทไฟฟ้า (Transitioning Thailand's Public Bus Fleet to Electric Vehicles Roadmap)

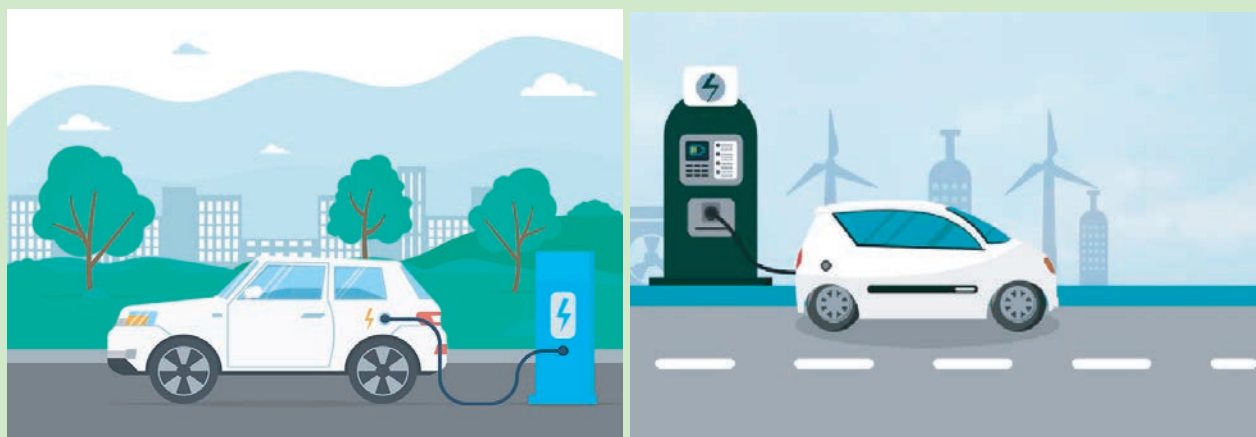


กระทรวงคมนาคมมีเป้าหมายในการเปลี่ยนรถโดยสารประเภทสันดาปภายในเป็นรถโดยสารไฟฟ้า สัดส่วนร้อยละ 40 ของรถโดยสารประจำทางหมวด 1 (เส้นทางการขนส่งประจำทางภายในเขต กทม. เทศบาล สุขาภิบาล เมือง) และหมวด 2 (เส้นทางการขนส่งประจำทางซึ่งมีจุดเริ่มต้นจาก กทม. ไปยังส่วนภูมิภาค) จำนวน 8,524 คัน ภายในปี พ.ศ. 2573 แผนที่นำทางนี้เสนอแนะมาตรการหลัก 5 มาตรการ ได้แก่

1. การส่งเสริมการใช้และการลดต้นทุนในการดำเนินงานรถโดยสารสาธารณะประเภทไฟฟ้า
2. การสนับสนุนให้มีและสามารถเข้าถึงโครงสร้างพื้นฐานการอัดประจุไฟฟ้า
3. การพัฒนาศักยภาพและความพร้อมของบุคลากร
4. การพัฒนาที่ยั่งยืนในระยะยาว
5. การบูรณาการแนวทางปฏิบัติด้านความเสมอภาคทางเพศ ความเสมอภาคสำหรับคนพิการ และการมีส่วนร่วมทางสังคม (Gender Equality, Disability and Social Inclusion : GEDSI)

แผนการดำเนินงาน ประกอบด้วย 3 ระยะ ระยะสั้น (พ.ศ. 2566 – 2567) ระยะปานกลาง (พ.ศ. 2566 – 2570) และระยะยาว (พ.ศ. 2566 – 2573) โดยมีหน่วยงานหลักและสนับสนุน ทั้งในส่วนของกระทรวงคมนาคม กระทรวงการคลัง กระทรวงพลังงาน กระทรวงมหาดไทย กระทรวงอุตสาหกรรม กระทรวงการอุดมศึกษา วิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรม กระทรวงศึกษาธิการ กระทรวงแรงงาน และหน่วยงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง

สถานะปัจจุบัน P4I – MOT ได้จัดทำแผนที่นำทางในการเปลี่ยนผ่านการปรับเปลี่ยนรถโดยสารสาธารณะจากรถโดยสารที่ใช้เครื่องยนต์สันดาปภายในสู่ยานยนต์ไฟฟ้าเรียบร้อยแล้ว โดยจะนำเสนอเป็นแผนระดับ 3 และเสนอเป็นแผนระยะยาวของกระทรวงคมนาคมเพื่อขับเคลื่อนการดำเนินงานต่อไป



กิจกรรมที่ 3 การศึกษาทบทวนแผน 20 ปี ในการพัฒนาขนส่งสาธารณะที่ใช้ระบบไฟฟ้า (ทางบก ทางราง และทางน้ำ) (Review 20-year EV development plan for public transport (road, rail, and water))

สถานะปัจจุบัน จากการหารือร่วมกันระหว่าง สนข. และ P4I ในเบื้องต้นจะเสนอขอปรับเปลี่ยนกิจกรรมที่ 3 เป็นการแลกเปลี่ยนเรียนรู้เกี่ยวกับกระบวนการและการวางแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อรองรับภัยพิบัติและการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ (Disaster and Climate Resilient Infrastructure Processes and Planning) เพื่อสนับสนุนกระทรวงคมนาคมในการปฏิบัติงานในอนาคต โดยแลกเปลี่ยนประสบการณ์และความรู้กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องของออสเตรเลีย

กิจกรรมที่ 4 โครงการสะพานเศรษฐกิจเชื่อมฝั่งทะเลอ่าวไทย – อันดามัน (Landbridge)

สถานะปัจจุบัน P4I มีกำหนดประชุมร่วมกับ สนข. เพื่อขอรับทราบรายละเอียดผลการศึกษาของโครงการ สถานะปัจจุบัน และประเด็นที่ สนข. จะขอรับความช่วยเหลือทางวิชาการ และใช้เป็นข้อมูลประกอบการจัดทำกรอบแนวทางการศึกษา (Concept Note) เพื่อให้ข้อเสนอแนะต่อการดำเนินโครงการต่อไป



รายงานผลการดำเนินงานตามแผน ปฏิบัติราชการ สนข. ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2566

(ตุลาคม 2565 – กันยายน 2566)
ภายใต้แผนปฏิบัติราชการ สนข. (พ.ศ. 2566 – 2570)

โดย : กลุ่มติดตามและประเมินผล สำนักแผนงาน

ความเป็นมาและสาระสำคัญ

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ได้จัดทำแผนปฏิบัติราชการ สนข. ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2566 ภายใต้แผนปฏิบัติราชการ สนข. (พ.ศ. 2566 – 2570) สำหรับใช้เป็นกรอบในการติดตามและประเมินความสำเร็จในการดำเนินงานตามแผนปฏิบัติราชการ สนข. (พ.ศ. 2566 – 2570) โดยได้ประมวลสรุปและรวบรวมข้อมูลจากสำนัก/กอง/ศูนย์/สำนักงานโครงการ/กพร./กตส. และจัดทำเป็นแผนปฏิบัติราชการ สนข. ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2566 ประกอบด้วยโครงการ/กิจกรรม จำนวน 54 โครงการ/กิจกรรม (โครงการ/กิจกรรมต่อเนื่อง จำนวน 49 โครงการ/กิจกรรม และโครงการ/กิจกรรมริเริ่มใหม่ จำนวน 5 โครงการ/กิจกรรม) ซึ่งรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมได้ให้ความเห็นชอบแผนปฏิบัติราชการ สนข. ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2566 ภายใต้แผนปฏิบัติราชการ สนข. (พ.ศ. 2566 – 2570) ดังกล่าวแล้ว เมื่อวันที่ 28 กันยายน 2565 และได้ประกาศใช้แผนปฏิบัติราชการ สนข. ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2566 และบันทึกในระบบ eMENSCR รวมทั้ง ผอ.สนข. ได้มอบหมายให้สำนัก/กอง/ศูนย์/สำนักงานโครงการ/กพร./กตส. ใช้เป็นกรอบการดำเนินงานและการเบิกจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2566 ต่อไป

รายงานผลการดำเนินงานตามแผนปฏิบัติการ สนข. ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2566 (ตุลาคม 2565 - กันยายน 2566) ภายใต้แผนปฏิบัติการ สนข. (พ.ศ. 2566 - 2570)

สำนักแผนงานได้จัดทำรายงานผลการดำเนินงานและผลการเบิกจ่ายภายใต้แผนปฏิบัติการ สนข. ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2566 (ตุลาคม 2565 - กันยายน 2566) เพื่อทราบผลการดำเนินงานและปัญหาอุปสรรคสำหรับเป็นแนวทางในการปรับปรุงการดำเนินงานให้มีประสิทธิภาพ บรรลุเป้าหมายภายใต้แผนปฏิบัติการ สนข. (พ.ศ. 2566 - 2570) สรุปสาระสำคัญผลการดำเนินงานตามแผนปฏิบัติการ สนข. ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2566 ดังนี้

1. ผลการดำเนินงานและผลการเบิกจ่ายตามแผนปฏิบัติการ สนข. ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2566

แผนปฏิบัติการ สนข. ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2566 ประกอบด้วย โครงการ/กิจกรรม จำนวน 54 โครงการ/กิจกรรม มีผลการดำเนินงานโครงการ/กิจกรรมที่ดำเนินการเป็นไปตามแผน จำนวน 28 โครงการ/กิจกรรม คิดเป็นร้อยละ 51.85 อยู่ระหว่างดำเนินการ และชะลอการดำเนินการ จำนวน 26 โครงการ/กิจกรรม คิดเป็นร้อยละ 48.15 ดังนี้



1.1 แนวทางการพัฒนาที่ 1 พัฒนานโยบายและแผนงานคมนาคมเพื่อการพัฒนาประเทศอย่างยั่งยืน เป็นการจัดทำนโยบายและแผนเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพระบบคมนาคม (Transport Efficiency) ยกกระดับการเข้าถึงระบบคมนาคมของประชาชนทุกกลุ่มอย่างเสมอภาคและเท่าเทียม (Inclusive Transport) และพัฒนาระบบคมนาคมที่ปลอดภัยและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Green and Safe Transport) รวมจำนวน 13 โครงการ/กิจกรรม มีโครงการ/กิจกรรมที่ดำเนินการเป็นไปตามแผน จำนวน 3 โครงการ/กิจกรรม เช่น



แผนการแก้ไขปัญหาการจราจรทั้งระบบบนถนนสายหลักในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล แผนปฏิบัติการด้านการกำกับการบริหารจัดการระบบตัวร่วม (พ.ศ. 2565 – 2570) และมีโครงการ/กิจกรรมที่อยู่ระหว่างดำเนินการและชะลอการดำเนินการ จำนวน 10 โครงการ/กิจกรรม เช่น แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2566 – 2570) และระยะที่ 2 (พ.ศ. 2571 – 2580) แผนพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือเชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS แนวทางการบริหารจัดการระบบตัวร่วมและค่าโดยสารร่วม (ชะลอการดำเนินการ) แผนการดำเนินการลดการใช้พลังงานในภาคคมนาคมขนส่งทางบกของประเทศไทย

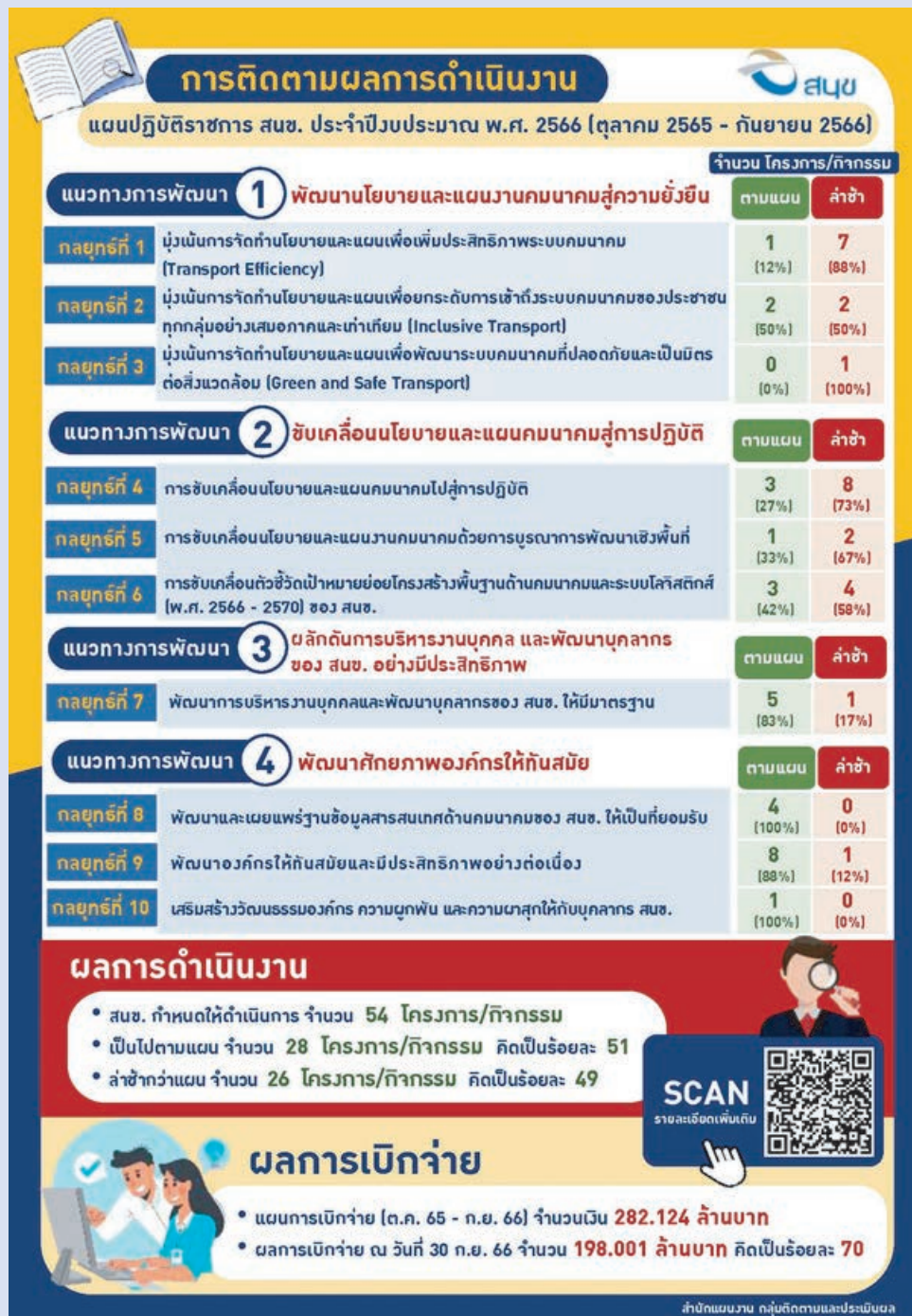
1.2 แนวทางการพัฒนาที่ 2 ขับเคลื่อนนโยบายและแผนคมนาคมสู่การปฏิบัติ เป็นการขับเคลื่อนนโยบายและแผนของ สนข. ให้เป็นแผนระดับ 3 การติดตามและประเมินผลการดำเนินงาน นโยบายและแผนด้านคมนาคม การขับเคลื่อนนโยบายและแผนงานคมนาคมด้วยการบูรณาการ พัฒนาเชิงพื้นที่ และการขับเคลื่อนตัวชี้วัดเป้าหมายย่อยโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ (พ.ศ. 2566 – 2570) รวมจำนวน 21 โครงการ/กิจกรรม มีโครงการ/กิจกรรมที่ดำเนินการเป็นไปตามแผน จำนวน 7 โครงการ/กิจกรรม เช่น การติดตามและประเมินผลการดำเนินงานตามแผนปฏิบัติการลดก๊าซเรือนกระจกของประเทศ ปี พ.ศ. 2564 – 2567 สาขาคมนาคมขนส่ง การขับเคลื่อนการดำเนินงานแผนงาน/โครงการเพื่อสนับสนุนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทั้งในและนอกพื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ (SEZ) การขับเคลื่อนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะจังหวัดน่าน (อุดรธานี) และมีโครงการ/กิจกรรมที่อยู่ระหว่างดำเนินการ จำนวน 14 โครงการ/กิจกรรม เช่น การขับเคลื่อนแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาเมืองกับระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง (TOD) (พ.ศ. 2565 – 2580) การติดตามและประเมินผลการดำเนินงานตามแผนแม่บทการพัฒนาท่าเรือบก (Dry Port) การจัดทำฐานข้อมูลการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักในภูมิภาค

1.3 แนวทางการพัฒนาที่ 3 ผลักดันการบริหารงานบุคคลและพัฒนาบุคลากรของ สนข. อย่างมีประสิทธิภาพ เป็นการพัฒนาการบริหารงานบุคคลและพัฒนาบุคลากรของ สนข. ให้มีมาตรฐาน รวมจำนวน 6 โครงการ/กิจกรรม มีโครงการ/กิจกรรมที่ดำเนินการเป็นไปตามแผน จำนวน 5 โครงการ/กิจกรรม เช่น แผนเส้นทางความก้าวหน้าในสายอาชีพ (Career Path) ของ สนข. ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2566 – 2570 แผนการเสริมสร้างและพัฒนาให้ผู้อยู่ได้บังคับบัญชา มีวินัยและป้องกันมิให้ผู้อยู่ได้บังคับบัญชากระทำผิดวินัย ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2566 – 2570 และมีโครงการ/กิจกรรมที่อยู่ระหว่างดำเนินการ จำนวน 1 โครงการ/กิจกรรม คือ แผนพัฒนาทรัพยากรบุคคลของ สนข. ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2567

1.4 แนวทางการพัฒนาที่ 4 พัฒนาศักยภาพองค์กรให้ทันสมัย เป็นการพัฒนาและเผยแพร่ฐานข้อมูลสารสนเทศด้านคมนาคมของ สนข. ให้เป็นที่ยอมรับ พัฒนางค์กรให้ทันสมัย และมีประสิทธิภาพอย่างต่อเนื่อง และเสริมสร้างวัฒนธรรมองค์กร ความผูกพัน และความผาสุกให้กับบุคลากร สนข. รวมจำนวน 14 โครงการ/กิจกรรม มีโครงการ/กิจกรรมที่ดำเนินการเป็นไปตามแผน จำนวน 13 โครงการ/กิจกรรม เช่น การพัฒนาระบบฐานข้อมูลด้านการขนส่งและจราจร แผนพัฒนาคุณภาพการบริหารจัดการภาครัฐ 4.0 (PMQA 4.0) และติดตามประเมินผลการดำเนินการตามแผนฯ แผนเสริมสร้างความผาสุกและความผูกพัน ของ สนข. ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2566 – 2570 และมีโครงการ/กิจกรรมที่อยู่ระหว่างดำเนินการ จำนวน 1 โครงการ/กิจกรรม คือ การพัฒนาศักยภาพความรู้ด้านคมนาคมผ่านระบบ e - Learning



สำหรับแผนการเบิกจ่ายงบประมาณตามแผนปฏิบัติราชการ สนข. ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2566 เป็นจำนวนเงิน 282.124 ล้านบาท โดย ณ วันที่ 30 กันยายน 2566 มีผลการเบิกจ่าย จำนวน 198.001 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 70.18 ทั้งนี้ ได้มีการผูกพันงบประมาณรายจ่ายไว้ จำนวน 76.540 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 27.13 โดยยังคงมีเงินงบประมาณเหลือจ่าย จำนวน 7.583 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 2.69 ที่ สนข. ไม่มีการเบิกจ่ายหรือผูกพันงบประมาณไว้ ซึ่งจะได้นำส่งคลัง ภายหลังสิ้นปีงบประมาณ



2. ผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัดประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2566

ผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัดประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2566 ภายใต้แผนปฏิบัติการ สนข. ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2566 จำนวน 11 ตัวชี้วัด สนข. สามารถดำเนินงานได้บรรลุเป้าหมาย ตัวชี้วัดวิสัยทัศน์ "องค์กรนำในการกำหนดทิศทางและขับเคลื่อนการพัฒนาระบบคมนาคมของประเทศ" ได้ทั้ง 2 ตัวชี้วัด ส่วนตัวชี้วัดแนวทางการพัฒนา สนข. สามารถดำเนินงานได้บรรลุเป้าหมายที่กำหนดไว้ จำนวน 7 ตัวชี้วัด และไม่สามารถดำเนินงานให้บรรลุเป้าหมาย จำนวน 2 ตัวชี้วัด คือ ร้อยละความสำเร็จการจัดทำนโยบายและแผนการพัฒนาระบบคมนาคมที่นำไปสู่ระบบคมนาคมที่มีประสิทธิภาพ เข้าถึงได้อย่างเท่าเทียม ปลอดภัยและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม และร้อยละความสำเร็จของการขับเคลื่อนนโยบายและแผนคมนาคมสู่การปฏิบัติ

ผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัดประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2566			
ตัวชี้วัดวิสัยทัศน์		เป้าหมาย	ผล
ตัวชี้วัดที่ 1	ร้อยละความสำเร็จของนโยบายและแผนด้านคมนาคมของ สนข. ที่หน่วยงานที่เกี่ยวข้องนำไปดำเนินการ	100%	100% ✓
ตัวชี้วัดที่ 2	ความเชื่อมั่นของผู้รับบริการ ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่มีต่อนโยบายและแผนด้านคมนาคมของ สนข.	80%	87% ✓
ตัวชี้วัดแนวทางการพัฒนา		เป้าหมาย	ผล
ตัวชี้วัดที่ 1	ร้อยละความสำเร็จการจัดทำนโยบายและแผนการพัฒนาระบบคมนาคมที่นำไปสู่ระบบคมนาคมที่มีประสิทธิภาพ เข้าถึงได้อย่างเท่าเทียม ปลอดภัยและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม	100%	58% ✗
ตัวชี้วัดที่ 2	ร้อยละความสำเร็จของการขับเคลื่อนนโยบายและแผนคมนาคมสู่การปฏิบัติ	80%	61% ✗
ตัวชี้วัดที่ 3	ร้อยละความสำเร็จของการติดตามและประเมินผลการดำเนินงานตามนโยบายและแผนที่นำไปสู่ระบบคมนาคมที่มีประสิทธิภาพ เข้าถึงได้อย่างเท่าเทียม ปลอดภัย และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม	80%	95% ✓
ตัวชี้วัดที่ 4	ร้อยละความพึงพอใจในการดำเนินการบริหารงานบุคคลของ สนข.	80%	80% ✓
ตัวชี้วัดที่ 5	ร้อยละความสำเร็จของการพัฒนางานบริหารงานบุคคลของ สนข.	100%	100% ✓
ตัวชี้วัดที่ 6	ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินงานเพื่อพัฒนาบุคลากรของ สนข.	100%	100% ✓
ตัวชี้วัดที่ 7	มีฐานข้อมูลสารสนเทศด้านคมนาคมที่เผยแพร่เพื่อสนับสนุนการจัดทำนโยบายและแผนด้านคมนาคม	1 เรื่อง	1 เรื่อง ✓
ตัวชี้วัดที่ 8	ร้อยละความสำเร็จของ สนข. ในการดำเนินงานเพื่อพัฒนาองค์กรให้ทันสมัยและมีประสิทธิภาพอย่างต่อเนื่อง	80%	100% ✓
ตัวชี้วัดที่ 9	ร้อยละความสำเร็จของแผนเสริมสร้างความผูกพันและความผูกพันของ สนข.	80%	100% ✓



3. ปัญหาอุปสรรคการดำเนินโครงการ/กิจกรรม

จากการติดตามและประเมินผลการดำเนินงานแผนปฏิบัติการฯ สนข. ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2566 พบว่า มีโครงการ/กิจกรรมที่ดำเนินการเป็นไปตามแผน จำนวน 28 โครงการ/กิจกรรม คิดเป็นร้อยละ 51.85 และโครงการ/กิจกรรมที่อยู่ระหว่างดำเนินการ และชะลอการดำเนินการ จำนวน 26 โครงการ/กิจกรรม คิดเป็นร้อยละ 48.15 โดยมีประเด็นปัญหาอุปสรรคในการดำเนินโครงการสรุปได้ ดังนี้

3.1 โครงการจ้างที่ปรึกษาที่ดำเนินงานต่อเนื่องมาตั้งแต่ปีงบประมาณ พ.ศ. 2564 ซึ่งได้รับผลกระทบจาก COVID - 19 ส่งผลกระทบต่อการดำเนินโครงการในภาพรวม นอกจากนี้ รายงานการศึกษาที่จะนำเสนอคณะกรรมการพิจารณาผลการดำเนินการฯ และคณะกรรมการตรวจรับพัสดุ ในงานจ้างที่ปรึกษาฯ มีรายละเอียดและข้อมูลไม่ถูกต้องและครบถ้วนตามขอบเขตของงานจ้างที่ปรึกษา (TOR) ต้องมีการปรับปรุงเพิ่มเติมรายละเอียดในรายงานให้ถูกต้อง ครบถ้วน สมบูรณ์ ก่อนเสนอคณะกรรมการฯ พิจารณา

3.2 โครงการจ้างที่ปรึกษาที่ดำเนินงานจ้างศึกษาในปีงบประมาณ พ.ศ. 2566

สำนักงานงบประมาณ (ส.ง.ป.) มีการปรับลดราคาค่าจ้างที่ปรึกษาทำให้ไม่สามารถลงนามในสัญญาได้ตามกรอบระยะเวลาที่กำหนด เนื่องจากต้องมีการปรับปรุงร่าง TOR และรายละเอียดราคากลางโครงการจ้างศึกษาที่มีความเกี่ยวข้องกับโครงการศึกษาเดิมที่ยังศึกษาไม่แล้วเสร็จจึงต้องชะลอการดำเนินโครงการออกไปก่อน และการจัดทำ TOR มีแบบฟอร์ม/หัวข้อในขั้นตอนการจัดทำคำขออนุมัติงบประมาณและในขั้นตอนการจ้างที่ปรึกษาไม่เหมือนกันต้องปรับ TOR

3.3 การจัดทำร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม มีความซับซ้อนและมีรายละเอียดค่อนข้างมาก จำเป็นที่จะต้องมีการบูรณาการที่มีองค์ความรู้ ความเชี่ยวชาญด้านกฎหมาย ร่วมจัดทำเพื่อให้ร่างพระราชบัญญัติมีความถูกต้อง ครบถ้วน ประกอบกับมีการจัดตั้งรัฐบาลใหม่ ทำให้ขั้นตอนการเสนอร่างพระราชบัญญัติจำเป็นต้องขยายระยะเวลาการดำเนินงานออกไป

3.4 การบูรณาการและรวบรวมข้อมูลจากหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง หน่วยงานใช้ระยะเวลาในการพิจารณาไม่เป็นไปตามกำหนด ต้องมีการประสานติดตาม และต้องตรวจสอบ ปรับปรุงแก้ไขร่วมกับหน่วยงานหลายครั้ง และเมื่อประมวลสรุปเรื่องนำเสนอในระดับกรม กระทรวง และ/หรือคณะกรรมการแล้วมีความเห็นและข้อเสนอแนะในการปรับปรุงแก้ไขเพิ่มเติม



3.5 การขับเคลื่อนนโยบายและแผนให้เป็นแผนระดับ 3 แผนระดับ 3 (แผนปฏิบัติการด้าน...) ที่นำเสนอต่อคณะทำงานกลั่นกรองแผนระดับที่ 3 ของ สนข. พิจารณา มีเนื้อหาไม่ครบถ้วน สมบูรณ์ ตามแบบฟอร์มที่สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) กำหนด จึงต้องดำเนินการแก้ไข ปรับปรุงแผนระดับ 3 ให้เป็นไปตามแบบฟอร์มที่กำหนด

4. ข้อเสนอแนะการดำเนินงาน

จากการติดตามและประเมินผลการดำเนินงานแผนปฏิบัติการ สนข. ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2566 พบว่า โครงการ/กิจกรรมที่ดำเนินการไม่เป็นไปตามแผนและชะลอการดำเนินโครงการ ส่วนใหญ่เป็นโครงการจ้างที่ปรึกษา และการขับเคลื่อนนโยบายและแผนคมนาคมไปสู่การปฏิบัติ ดังนั้น เพื่อให้การดำเนินงานในปีงบประมาณถัดไปเป็นไปตามแผนการดำเนินงาน จึงมีข้อเสนอแนะการดำเนินงาน ดังนี้

4.1 เมื่อลงนามในสัญญาจ้างที่ปรึกษาแล้ว จะต้องขับเคลื่อนการดำเนินงานโครงการ/กิจกรรม ตาม TOR และกำกับและติดตามการดำเนินงานของที่ปรึกษาอย่างใกล้ชิด และหากที่ปรึกษาดำเนินงานล่าช้า ต้องมีการเร่งรัดให้ที่ปรึกษาดำเนินงานให้สอดคล้องกับระยะเวลาที่กำหนดไว้ในแผนการดำเนินโครงการ และไม่กระทบต่อการดำเนินโครงการจ้างศึกษาโครงการใหม่ที่มีความเกี่ยวข้องกับโครงการศึกษาเดิมที่ยังศึกษาไม่แล้วเสร็จ

4.2 ในขั้นตอนการจัดทำคำขอของบประมาณและขั้นตอนการดำเนินการจ้างที่ปรึกษา ควรจัดทำ TOR คำขอของบประมาณตามแบบฟอร์มของ สงป. ให้มีรายละเอียดครอบคลุมรายละเอียดการจัดทำร่าง TOR ในขั้นตอนการดำเนินการจ้างที่ปรึกษาตามที่กรมบัญชีกลางกำหนด และควรจัดทำร่าง TOR ที่ชัดเจน รอบคอบ และรัดกุมภายใต้ภารกิจของหน่วยงาน เพื่อลดระยะเวลาในการปรับปรุงร่าง TOR

4.3 กรณีการจัดทำและการเสนอร่างกฎหมาย ควรพิจารณาให้มีบุคลากรที่มีองค์ความรู้ ความเชี่ยวชาญด้านกฎหมายร่วมจัดทำเพื่อให้เนื้อหาของร่างกฎหมายถูกต้อง ครบถ้วน และควรเตรียมความพร้อมของข้อมูลและเอกสารประกอบการพิจารณา รวมทั้งบุคลากรที่มีองค์ความรู้ ความเชี่ยวชาญ เพื่อชี้แจงข้อมูลต่อคณะกรรมการและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งติดตามและประสานการดำเนินการเสนอร่างกฎหมายกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอย่างใกล้ชิด





4.4 กรณีที่มีการบูรณาการและรวบรวมข้อมูลจากหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง อาจพิจารณา กำหนดแผนการดำเนินงานและประสานงานกับหน่วยงานล่วงหน้า รวมทั้งติดตามและประสาน การดำเนินงานอย่างใกล้ชิด ตรวจสอบความถูกต้องและความครบถ้วนของข้อมูลก่อนนำมาประมวล สรุปเพื่อดำเนินการในขั้นตอนต่อไป ทั้งนี้ หากต้องมีการสอบถามความเห็นหรือการประชุมเพื่อรับ ความเห็นจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอาจพิจารณาให้มีการประชุมหรือกับกลุ่มงานเจ้าของเรื่องก่อน เพื่อเตรียมข้อมูลชี้แจงระดับหน่วยงานให้ครอบคลุมประเด็นอย่างรอบด้าน

4.5 การขับเคลื่อนนโยบายและแผนให้เป็นแผนระดับ 3 เมื่อดำเนินโครงการศึกษาแล้วเสร็จ ได้ผลการศึกษาเป็นแผนระดับ 3 ควรเร่งจัดทำแผนระดับ 3 ตามแบบฟอร์มที่ สศช. กำหนด และนำเสนอคณะทำงานกลั่นกรองแผนระดับที่ 3 ของ สนข. และกระทรวงคมนาคม เพื่อให้ข้อมูล และผลการศึกษามีความทันสมัย

และสามารถขับเคลื่อนแผนไปสู่การปฏิบัติได้อย่างมีประสิทธิภาพ รวมทั้งศึกษาแนวทางการจัดทำแผน ระดับ 3 จากคู่มือการจัดทำแผนระดับ 3 ของ สนข. เพื่อให้สามารถดำเนินการได้อย่างครบถ้วน ถูกต้อง และทันเวลา

4.6 ควรมีแนวทางปฏิบัติที่ตอบสนองต่อสถานการณ์ที่ทำให้การดำเนินโครงการ/กิจกรรม ล่าช้า ไม่เป็นไปตามแผนการดำเนินงานที่กำหนดไว้ เช่น สถานการณ์การแพร่ระบาดของ COVID - 19 การยุบสภาผู้แทนราษฎรและการจัดตั้งรัฐบาลใหม่ การดำเนินการจ้างที่ปรึกษา ไม่มีผู้เข้ายื่นข้อเสนอโครงการ เพื่อให้โครงการ/กิจกรรมสามารถดำเนินงานได้ใกล้เคียงกับแผนการ ดำเนินงานที่กำหนดไว้ได้มากที่สุด และเพื่อให้สามารถดำเนินงานได้สำเร็จตามวัตถุประสงค์ และเป้าหมายของโครงการ/กิจกรรมที่กำหนดไว้



แผนการพัฒนาระบบขนส่งมวลชน เชื่อมโยงรูปแบบการเดินทาง เพื่อเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าและสนามบิน ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

โดย : กลุ่มโครงข่ายและการเชื่อมต่อการขนส่ง
กองพัฒนาระบบการขนส่งและจราจร

ระบบขนส่งเป็นองค์ประกอบหลักของการพัฒนาเมืองและการพัฒนาประเทศ รัฐบาลได้ให้ความสำคัญในการส่งเสริมการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเพื่อแก้ปัญหาการจราจรในพื้นที่กรุงเทพฯ และปริมณฑลอย่างต่อเนื่อง ดังจะเห็นได้จากโครงข่ายระบบรถไฟฟ้าตามแผนแม่บทการพัฒนา ระบบขนส่งมวลชนทางราง ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (M - MAP) มีรถไฟฟ้า 14 สาย 381 สถานี มีระยะทางรวมประมาณ 553 กิโลเมตร ตามแผนที่วางไว้ภายในปี พ.ศ. 2572 จะให้บริการครอบคลุมพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ซึ่ง สนข. ได้เตรียมการรองรับให้เกิดความสะดวก ในการเดินทางเข้าสู่สถานีรถไฟฟ้าและสนามบินในอนาคตด้วย

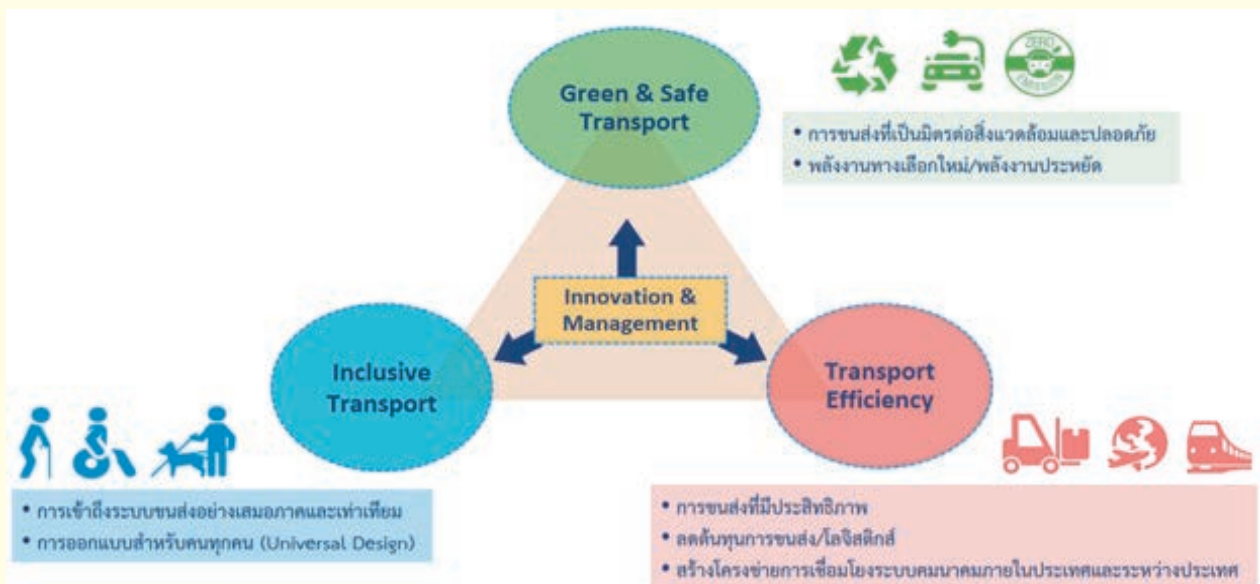
ผลการสำรวจสิ่งอำนวยความสะดวกในการเชื่อมต่อการเดินทางบริเวณสถานีรถไฟฟ้า (Intermodal Transfer Facility : ITF) พบว่า มีปัญหาทั้งทางกายภาพ อาทิ สภาพทางเท้าที่ชำรุด การขาดร่มเงาทางเดินจากสถานีรถไฟฟ้าถึงจุดเชื่อมต่อการเดินทางรูปแบบอื่น ป้ายแสดงข้อมูล และนำทางการเชื่อมต่อรูปแบบการเดินทางทั้งเข้าและออกจากสถานีไม่ครบถ้วน และปัญหา ของโครงข่ายการเชื่อมต่อระหว่างสถานีรถไฟฟ้ากับพื้นที่ชุมชนใกล้เคียงสถานี ตลอดจนพื้นที่ ที่ไม่สะดวกในการเชื่อมต่อด้วยมีความรับผิดชอบมากกว่า 1 หน่วยงาน (ต่างกระทรวง)

ด้วยเหตุนี้ การพัฒนาปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกในการเชื่อมต่อการเดินทางและการเพิ่มศักยภาพในการเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าของผู้เดินทาง ให้ขับเคลื่อนได้อย่างประสบความสำเร็จ จำเป็นต้องอาศัยการบูรณาการความร่วมมือจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ กรุงเทพมหานคร จังหวัดสมุทรปราการ จังหวัดนนทบุรี จังหวัดปทุมธานี กรมการขนส่งทางบก กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท การรถไฟแห่งประเทศไทย การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย และองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ร่วมดำเนินการปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกในการเชื่อมต่อการเดินทางของคนทุกกลุ่ม โดยรอบสถานีรถไฟฟ้าให้เป็นไปตามมาตรฐานการออกแบบในสถานีที่ก่อสร้างแล้วและอยู่ระหว่างการก่อสร้าง จำนวนทั้งหมด 11 สาย 212 สถานี (ระยะทาง 340 กิโลเมตร) รวมไปถึงจัดทำแนวทางการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนรอง (Feeder) ที่เหมาะสมเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการเข้าถึงระบบรถไฟฟ้าของผู้เดินทางในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล เพื่อให้การพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงรูปแบบการเดินทางเพื่อเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าประสบผลสำเร็จ

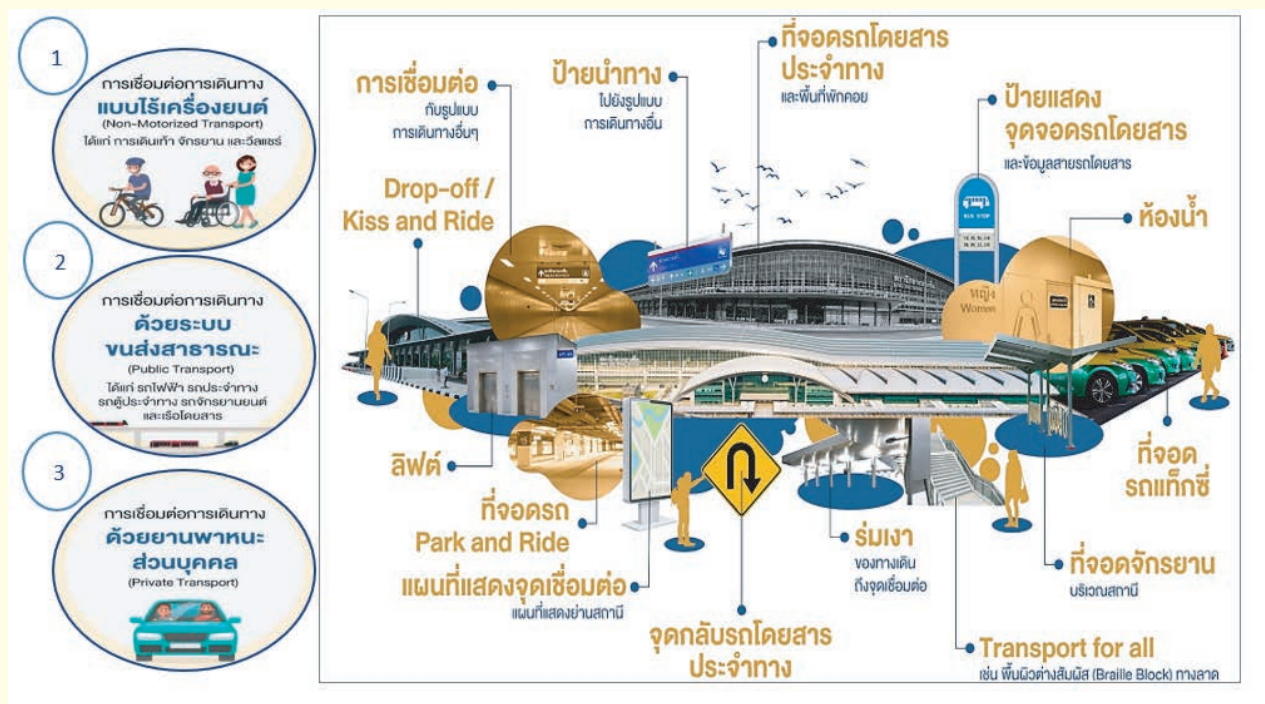
การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบบริการด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ ประกอบด้วย การจัดทำโครงสร้างพื้นฐาน สิ่งอำนวยความสะดวกในการคมนาคมขนส่ง ตลอดจนการเชื่อมโยงการขนส่งมุ่งเน้นการพัฒนาเพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลงวิถีชีวิต พฤติกรรมการเดินทาง และความต้องการในการเดินทางอันเป็นผลกระทบจากกระแสโลกาภิวัตน์ และบริบทการเปลี่ยนแปลงที่ส่งผลต่อการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง สามารถตอบสนองผู้ใช้บริการ มีความทันสมัย รองรับการเดินทางที่เจริญเติบโตในอนาคต รวมถึงยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน มุ่งสู่การขนส่งที่ยั่งยืน



เพื่อพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งในอนาคตเป็น "ระบบคมนาคมขนส่งที่ทันสมัย มีประสิทธิภาพ (Transport Efficiency) (ครอบคลุม เชื่อมโยง ตรงต่อเวลา สะดวก และมีค่าโดยสารที่เป็นธรรม) เป็นการขนส่งที่ปลอดภัยและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Green and Safe Transport) และประชาชนทุกคนสามารถเข้าถึงได้ (Inclusive Transport) ตามแนวคิดการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ 20 ปี โดยให้ความสำคัญกับการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะและระบบขนส่งมวลชนให้ครอบคลุมทั่วถึงและเท่าเทียม ทั้งในด้านการลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและการให้บริการ เพื่อให้สามารถรองรับความต้องการการเดินทาง



แผนพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงรูปแบบการเดินทางเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าและสนามบินในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล จึงเป็นสิ่งที่กระทรวงคมนาคม โดย สนข. ดำเนินการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมขนส่งให้สอดคล้องกับนโยบายรัฐบาล มีวัตถุประสงค์หลักเพื่อพัฒนาโครงข่ายคมนาคมขนส่งของเมืองเชื่อมต่อระบบขนส่งต่าง ๆ และสิ่งอำนวยความสะดวกในการเดินทาง ปรับเปลี่ยนพฤติกรรมผู้เดินทางให้มาใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะ ลดการใช้รถยนต์ส่วนบุคคล ช่วยบรรเทาปัญหาการจราจรสามารถเพิ่มขีดความสามารถในการเข้าถึงและส่งเสริมศักยภาพในการเดินทางรองรับการเติบโตของเมืองและยกระดับคุณภาพชีวิตให้กับประชาชน และจะเป็นเสมือนคู่มือให้แก่หน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณาดำเนินการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโครงข่ายเชื่อมต่อที่จำเป็นต่อไป



การศึกษาสิ่งอำนวยความสะดวกเชื่อมต่อการเดินทาง

1. วัตถุประสงค์

1.1 เพื่อให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกเชื่อมต่อการเดินทางครบทุกรูปแบบสำหรับคนทุกกลุ่ม โดยรอบสถานีรถไฟฟ้า และเชื่อมต่อกับสนามบิน

1.2 เพื่อให้มีระบบขนส่งมวลชนรองรับอำนวยความสะดวกในการเข้าถึงระบบรถไฟฟ้า และช่วยส่งเสริมการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ

2. วิสัยทัศน์

"สิ่งอำนวยความสะดวกรองรับคนทุกกลุ่มและสร้างประสิทธิภาพการเชื่อมต่อการเดินทางเข้าถึงระบบรถไฟฟ้าและสนามบินเพื่อส่งเสริมระบบขนส่งที่ยั่งยืน"

3. พันธกิจ

โครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลเชื่อมโยงการเดินทางหลายรูปแบบเพื่อเข้าถึงระบบรถไฟฟ้าและสนามบิน มีความเหมาะสม เพียงพอและมีประสิทธิภาพ

4. นโยบายการขับเคลื่อน

4.1 ให้นำหน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการตามแผนปฏิบัติการพัฒนาและปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวก เพื่อเชื่อมโยงการเดินทางหลายรูปแบบสำหรับระบบรถไฟฟ้า และสนามบินให้เป็นไปตามมาตรฐานอย่างเพียงพอ และเหมาะสมต่อการใช้งาน

4.2 ให้กระทรวงคมนาคมติดตาม ตรวจสอบ ประเมินผล และทบทวนแผนปฏิบัติการ เพื่อให้การเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้า และสนามบินรองรับการเปลี่ยนถ่ายการเดินทางหลายรูปแบบ และผู้ใช้งานทุกกลุ่ม

5. ประเด็นยุทธศาสตร์และกลยุทธ์

5.1 ยุทธศาสตร์ที่ 1 : การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

1) กลยุทธ์ที่ 1.1 : การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกบริเวณสถานีรถไฟฟ้า และสนามบิน เชื่อมโยงการเดินทางเพื่อผู้ใช้ทุกกลุ่ม ประกอบด้วย 3 เป้าประสงค์ 8 โครงการ

2) กลยุทธ์ที่ 1.2 : การส่งเสริมการเดินทางหลายรูปแบบในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ประกอบด้วย 5 เป้าประสงค์ 8 โครงการ

5.2 ยุทธศาสตร์ที่ 2 : การพัฒนาเมืองศูนย์กลางทางเศรษฐกิจ (กรุงเทพมหานครและปริมณฑล)ให้เป็นเมืองอัจฉริยะที่มีความน่าอยู่

1) กลยุทธ์ที่ 2.1 : การส่งเสริมการเดินทางแบบไม่ใช้เครื่องยนต์ในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ประกอบด้วย 1 เป้าประสงค์ 4 โครงการ

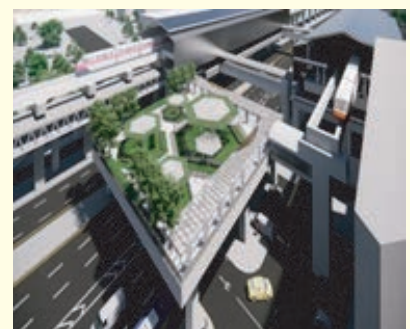
การจัดทำแผนพัฒนาแบ่งออกเป็น 4 ระยะ ได้แก่ แผนระยะเร่งด่วน (ปี พ.ศ. 2568) แผนระยะสั้น (ปี พ.ศ. 2569 – 2570) แผนระยะกลาง (ปี พ.ศ. 2571 – 2575) และแผนระยะยาว (ปี พ.ศ. 2576 – 2580) จะต้องพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกการเดินทางในด้านต่าง ๆ เช่น การเชื่อมต่อบริเวณสถานี ที่พักคอยจุดขึ้น – ลง รถรับส่ง (Drop – off) แผนที่แสดงจุดเชื่อมต่อแผนที่ย่านสถานี ห้องน้ำ ลิฟต์ จุดจอดรถ เป็นต้น



อาคารศูนย์เชื่อมต่อสถานีรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาล



จุดจอดรถประจำทางบริเวณอาคารศูนย์เชื่อมต่อฯ



ลานกิจกรรมและจุดเชื่อมต่อการเดินทาง



Covered walkway



ปรับปรุงทางม้าลาย



ปรับปรุงทัศนียภาพ



ปรับปรุงทางเดินเท้า



ปรับปรุงทางลาดบริเวณทางขึ้น - ลง



ปรับปรุงโถงทางเดินเชื่อมต่อ



ปรับปรุงช่องทางจราจร



ปรับปรุงพื้นที่จอดรถยนต์ รถแท็กซี่



เพิ่มหลังคาคลุมทางเท้า



ปรับปรุงพื้นที่ริมถนนและร่วมเงา



ย้ายป้ายรถประจำทาง



ปรับปรุงทางเท้า

การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกการเดินทางในด้านต่าง ๆ

ความสำเร็จจากการขับเคลื่อนการปรับปรุงการเชื่อมต่อบริเวณท่าอากาศยาน

● ท่าอากาศยานดอนเมือง

การเชื่อมต่อการเดินทางระหว่างท่าอากาศยานดอนเมือง และสถานีรถไฟฟ้าสายสีแดง (บางซื่อ – รังสิต) สถานีดอนเมืองนั้น มีเป้าหมายเพื่อรองรับการเดินทางของผู้โดยสารที่มาใช้บริการที่ท่าอากาศยานดอนเมืองหลากหลายกลุ่ม ดังนั้น การออกแบบเพื่อคนทุกกลุ่ม (Universal Design) เป็นสิ่งสำคัญในการเดินทางแบบไร้รอยต่อ โดยเสนอจัดทำเส้นชะลอความเร็วสำหรับคนข้าม (Rumble Strips) บนถนนเชิดวุฒากาศ และถนนกำแพงเพชร 6 รวมถึงการย้ายและเพิ่มจุดหยุดรถโดยสาร จำนวน 2 บ้าย โดยติดป้ายจุดหยุดรถโดยสารและป้ายจุดจอดรถแท็กซี่แยกจากกัน อย่างชัดเจน เพื่อจัดระเบียบการจอดของรถแท็กซี่ไม่ให้ปะปนกับการจอดรถโดยสารประจำทาง และเพิ่มหลังคาคลุมร่มเงาทางเดินจากป้ายหยุดรถโดยสารไปยังสะพานลอยทางเชื่อมเข้าสู่สถานีรถไฟฟ้าและท่าอากาศยาน

ความสำเร็จจากการขับเคลื่อน มีการปรับปรุงทางลาดระหว่างทางเชื่อมอาคารผู้โดยสาร และชานชาลาสถานีรถไฟฟ้าสายสีแดงเข้ม (สถานีดอนเมือง) และเปิดให้บริการแล้ว



ก่อนปรับปรุง



หลังปรับปรุง

ทางลาดระหว่างทางเชื่อมอาคารผู้โดยสารและชานชาลาสถานีรถไฟฟ้าสายสีแดงเข้ม (สถานีดอนเมือง)

● ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

การเดินทางด้วยรถโดยสารสาธารณะ จะต้องมีการเปลี่ยนถ่ายการเดินทางที่ศูนย์การขนส่งสาธารณะ (Bus Terminal) ของสนามบินสุวรรณภูมิ ผู้โดยสารที่มีสัมภาระจำนวนมาก หรือเดินทางมาเป็นกลุ่มจึงไม่สะดวกในการเปลี่ยนถ่ายการเดินทาง ส่งผลให้ผู้โดยสารเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางไปยังอาคารผู้โดยสารด้วยรถยนต์ส่วนบุคคล หรือรถแท็กซี่เป็นหลัก ผู้โดยสารบางส่วนเดินทางด้วยรถไฟฟ้าสายแอร์พอร์ต เรล ลิงก์ (Airport Rail Link) ที่สามารถเข้าถึงตัวอาคารผู้โดยสารโดยตรง นอกจากนี้ ชานชาลาบริเวณหน้าอาคารผู้โดยสารในปัจจุบันมียานพาหนะของผู้โดยสารที่มาจอดรับ – ส่ง อย่างหนาแน่น ส่งผลให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณชานชาลาด้านหน้าอาคารผู้โดยสาร ดังนั้น จึงไม่ควรกำหนดให้รถโดยสารสาธารณะเข้าจอดรับ – ส่ง ผู้โดยสารที่ชานชาลาหน้าอาคารผู้โดยสารชั้นอื่นเพิ่มขึ้นอีก นอกจากพื้นที่ที่ได้จัดเตรียมไว้แล้ว ความสำเร็จจากการขับเคลื่อน

มีการจัดทำจุดจอดรถโดยสารบริเวณชั้น 1 ประตู 8 อาคารผู้โดยสาร (ภายในและระหว่างประเทศ) และเปิดให้บริการแล้ว



จุดจอดรถโดยสารบริเวณ ชั้น 1 ประตู 8 อาคารผู้โดยสาร (ภายในและระหว่างประเทศ)

ทั้งนี้ ได้มีการพัฒนา Application Mobile (BKKTransit.net) ซึ่งช่วยอำนวยความสะดวกในการเดินทางด้วยการให้ข้อมูลที่เป็นประโยชน์ในการเดินทางโดยระบบขนส่งมวลชน เช่น รถไฟฟ้า รถโดยสารประจำทาง เรือ เป็นต้น และไปเชื่อมต่อการเดินทางโดยรถสาธารณะอื่น ๆ ให้กับผู้ใช้งาน (คนเดินทาง) สามารถเดินทางไปยังจุดหมายที่ต้องการได้ถูกต้อง รวดเร็ว อีกทั้งยังแสดงข้อมูลสถานที่รอบ ๆ บริเวณ สถานีรถไฟฟ้าที่สำคัญ และเป็นที่น่าสนใจ เพื่อเป็นการให้ข้อมูลกับผู้ใช้งาน และยังเป็นของขวัญปีใหม่ของกระทรวงคมนาคม 2 ปีซ้อน (พ.ศ. 2565 – 2566) อย่างไรก็ตาม ผู้ใช้บริการสามารถเข้าใช้ Application Namthang ซึ่งพัฒนาภาพรวมเพื่อส่งเสริมการเดินทางได้ต่อไป

แผนการพัฒนาโครงข่ายการเชื่อมโยงรูปแบบการเดินทางให้เกิดความสะดวกสบาย เพื่อลดการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลและเสริมการใช้ระบบขนส่งสาธารณะเพื่อบรรเทาปัญหาการจราจรติดขัดและนำไปสู่การคมนาคมที่ยั่งยืน (Sustainable Mobility) เพื่อให้การเดินทางเป็นไปอย่างไร้รอยต่อ โดยคำนึงถึงการเดินทางของผู้ใช้ทุกกลุ่ม การศึกษาจึงได้มีการนำเสนอเพื่อปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกรอบสถานีรถไฟฟ้าเชื่อมโยงการเดินทางรูปแบบอื่น เช่น การปรับปรุงจุดจอดจักรยาน การปรับปรุงทางเท้า รวมถึงการติดตั้งป้ายให้ข้อมูลต่าง ๆ เปรียบเสมือนเป็นแผนแม่บทในการพัฒนาโครงการศึกษาการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงรูปแบบการเดินทางฯ จะเป็นคู่มือให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องใช้ในการขับเคลื่อนแผนไปสู่การปฏิบัติ ลดการใช้น้ำมันส่วนบุคคล จูงใจให้ประชาชนหันมาใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะเพิ่มขึ้น ช่วยบรรเทาปัญหาการจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

โครงการศึกษาการจัดทำ Model การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคม
ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลางและภาคใต้

เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจ ภายใต้กรอบ GMS

เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว

โดย : สำนักส่งเสริมระบบการจราจรและขนส่งในภูมิภาค

สนข. อยู่ระหว่างดำเนินโครงการศึกษาการจัดทำ Model การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมในพื้นที่กลุ่มจังหวัด ภาคกลางและภาคใต้ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุน การพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว (รายงานฉบับกลาง) โดยโครงการศึกษาดังกล่าวกำหนดให้มีการจัดทำแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลาง ภาคใต้ และภาคตะวันออก เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว พ.ศ. 2566 – 2580 ซึ่งมีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นกรอบแนวทางในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลาง ภาคใต้ และภาคตะวันออก เพื่อเชื่อมต่อโครงข่ายหลักของประเทศเข้าสู่พื้นที่ สร้างประโยชน์ในการสนับสนุนภาคการผลิต การบริการ การค้า การลงทุน การท่องเที่ยว และโลจิสติกส์ เสริมสร้างศักยภาพรองรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจของพื้นที่ จังหวัด และกลุ่มจังหวัด รวมถึงการปรับปรุงกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับต่าง ๆ ให้เหมาะสม

1. สรุปสาระสำคัญของ (ร่าง) แผนปฏิบัติการฯ ดังนี้

1.1 วิสัยทัศน์ "การคมนาคมขนส่งเชื่อมโยงภูมิภาคเพื่อการพัฒนาอย่างยั่งยืน"

ระบบคมนาคมขนส่งในอนาคตจะทำหน้าที่เชื่อมโยงพื้นที่อย่างครอบคลุมทั่วถึง ตอบสนองความต้องการเดินทางและขนส่งได้อย่างแท้จริง เป็นเครื่องมือในการพัฒนาเศรษฐกิจ การท่องเที่ยว คุณภาพชีวิต มีประสิทธิภาพ มีความทันสมัย เท่าเทียม ปลอดภัย และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

1.2 เป้าหมายของแผนปฏิบัติการฯ แบ่งออกเป็น 3 ระยะ ได้แก่

- 1) เป้าหมายระยะเร่งด่วน (พ.ศ. 2566 – 2570) มุ่งเน้นการแก้ไขปัญหาพื้นฐานเร่งด่วน เร่งผลักดัน การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งที่ไม่สมบูรณ์ เพื่อลดต้นทุนการขนส่งในระยะสั้น และลดอุบัติเหตุจากการเดินทางและขนส่ง
- 2) เป้าหมายระยะกลาง (พ.ศ. 2571 – 2575) เป็นการพัฒนาระบบโลจิสติกส์และศักยภาพบุคลากร เพื่อให้มีความสามารถในการบริหารจัดการและรองรับการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการขนส่ง เพิ่มสิ่งอำนวยความสะดวกและส่งเสริมการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ รวมถึงการออกแบบและสร้าง สิ่งอำนวยความสะดวก เพื่อการเข้าถึงระบบขนส่งของคนทุกกลุ่ม
- 3) เป้าหมายระยะยาว (พ.ศ. 2575 – 2580) พัฒนาเชื่อมโยงข้อมูลเพื่อการตัดสินใจ และวางแผนการขนส่งอย่างมีประสิทธิภาพ ถูกต้องแม่นยำ ด้วยหลักการบริหารตลอดโซ่อุปทานยกระดับคุณภาพการให้บริการระบบคมนาคมขนส่งให้สะดวกสบาย เข้าถึงได้ และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

1.3 ค่าเป้าหมาย

- 1) การเดินทางและขนส่งสินค้ามีค่าใช้จ่ายที่เหมาะสม ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อการพัฒนาเศรษฐกิจ
- 2) มีการใช้ทรัพยากรในภาคการขนส่งอย่างมีประสิทธิภาพ
- 3) ลดผลกระทบจากภาคการขนส่งที่มีต่อคุณภาพชีวิต วิธีการดำเนินชีวิตและสิ่งแวดล้อม
- 4) ก่อให้เกิดกิจกรรมทางเศรษฐกิจ การค้า การลงทุน การท่องเที่ยวและการบริการ เพื่อกระตุ้นการเติบโตทางเศรษฐกิจในพื้นที่
- 5) ประชาชนมีทางเลือกในการเดินทางที่หลากหลาย เกิดความเสมอภาคทางสังคม





1.4 ตัวชี้วัด

- 1) ต้นทุนค่าขนส่งต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ (ปัจจุบันร้อยละ 6.5 เป็นร้อยละ 5.5)
- 2) สัดส่วนการใช้พลังงานของภาคการขนส่ง (ปัจจุบันร้อยละ 35.8 เป็นร้อยละ 30)
- 3) ปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกของภาคการขนส่ง (ปัจจุบัน 64.2 ล้านตันต่อปี เป็น 50 ล้านตันต่อปี)
- 4) สัดส่วนการขนส่งสินค้าทางรางต่อปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมด (ปัจจุบันร้อยละ 1.4 เป็นร้อยละ 5)
- 5) อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจากการขนส่งต่อประชากร (ปัจจุบัน 32.7 คน ต่อประชากร 100,000 คน เป็น 21 คนต่อประชากร 100,000 คน)
- 6) ปริมาณ/มูลค่าการค้า ณ ประตูการค้าหลักและด่านชายแดนสำคัญ (เพิ่มขึ้นร้อยละ 10)
- 7) GPP ภาคการบริการ (เพิ่มขึ้นร้อยละ 20)
- 8) รายได้จากท่องเที่ยวที่เข้ามาในจังหวัด (เพิ่มขึ้นร้อยละ 20)
- 9) จำนวนผู้ใช้ระบบขนส่งสาธารณะระหว่างเมือง (ร้อยละ 15 ของจำนวนการเดินทาง)
- 10) จำนวนผู้ใช้ระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมือง (ร้อยละ 15 ของจำนวนการเดินทาง)

1.5 แนวทางการพัฒนา

(ร่าง) แผนปฏิบัติการฯ ประกอบด้วย 5 ยุทธศาสตร์ โดย 3 ยุทธศาสตร์แรกจะเป็นการศึกษาและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่ง รวมถึงเพิ่มประสิทธิภาพโครงสร้างพื้นฐานเดิมที่มีอยู่ ส่วนยุทธศาสตร์ที่ 4 และ 5 จะเป็นการปรับปรุงด้านกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ ข้อกำหนดการนำไปปฏิบัติ รวมถึงการเสริมสร้างและพัฒนาบุคลากร และการประยุกต์ใช้เทคโนโลยีในภาคการคมนาคมขนส่ง เพื่อสนับสนุน ให้เกิดการเดินทาง และขนส่งระหว่างจังหวัดและกลุ่มจังหวัดอย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งมีรายละเอียดแนวทางการพัฒนา ดังนี้

1) แนวทางการพัฒนาที่ 1 การพัฒนาและบูรณาการโครงข่ายด้านการคมนาคมขนส่ง เป็นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางกายภาพ เพื่อเชื่อมต่อพื้นที่และเพิ่มประสิทธิภาพในการบริการ โดยเฉพาะการเชื่อมโยงกับโครงข่ายคมนาคมหลักของประเทศครอบคลุมทั้งโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง โครงข่ายทางรถไฟและรถไฟความเร็วสูง ประตูการค้าหลัก (Gateway) แนวพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจ เขตระเบียงเศรษฐกิจพิเศษ และพื้นที่ชายแดนที่สำคัญ นอกจากนี้ยังมีการพัฒนาและยกระดับโครงข่ายคมนาคมขนส่งเดิมให้มีประสิทธิภาพ ประกอบด้วยกลยุทธ์ ดังนี้

1.1) กลยุทธ์ที่ 1.1 พัฒนาโครงข่ายด้านการคมนาคมขนส่งเพื่อสนับสนุน การเชื่อมต่อไปยังเส้นทางหลัก

1.2) กลยุทธ์ที่ 1.2 พัฒนาและยกระดับความปลอดภัยเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพโครงข่ายด้านการคมนาคมขนส่ง

1.3) กลยุทธ์ที่ 1.3 พัฒนาโครงข่ายเชื่อมต่อการเข้าถึงพื้นที่เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวการค้า การลงทุน และคุณภาพชีวิตประชาชน

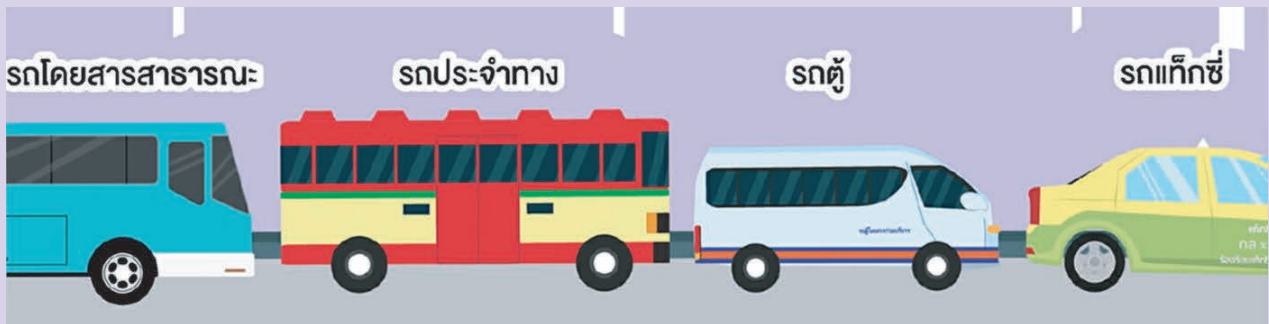


2) แนวทางการพัฒนาที่ 2 การยกระดับการบริการระบบขนส่งสาธารณะ

มุ่งเน้นการพัฒนาระบบและเพิ่มประสิทธิภาพการบริการของระบบขนส่งสาธารณะ และระบบขนส่งอื่นๆ เพื่อเพิ่มสัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในพื้นที่เมืองและระหว่างเมือง และอำนวยความสะดวกให้แก่ผู้ใช้บริการ ประกอบด้วยกลยุทธ์ ดังนี้

- 2.1) กลยุทธ์ที่ 2.1 เพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการระบบขนส่งสาธารณะ
- 2.2) กลยุทธ์ที่ 2.2 กำหนดอัตราค่าโดยสารระบบขนส่งสาธารณะที่เหมาะสม
- 2.3) กลยุทธ์ที่ 2.3 พัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งสาธารณะ

3) แนวทางการพัฒนาที่ 3 การอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าและการบริการระบบโลจิสติกส์



การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกและเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งสินค้า โดยใช้แนวทางการบริหารจัดการด้านโลจิสติกส์ เพื่อลดค่าใช้จ่ายและเพิ่มมูลค่าทางเศรษฐกิจแก่สินค้าและกระบวนการจัดส่ง ประกอบด้วย กลยุทธ์ ดังนี้

- 3.1) กลยุทธ์ที่ 3.1 พัฒนาและเพิ่มศักยภาพสิ่งอำนวยความสะดวกการขนส่งสินค้าทางบก
- 3.2) กลยุทธ์ที่ 3.2 พัฒนาและเพิ่มศักยภาพสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการขนส่งสินค้าผ่านแดน
- 3.3) กลยุทธ์ที่ 3.3 พัฒนาและเพิ่มศักยภาพสิ่งอำนวยความสะดวกการขนส่งสินค้าทางน้ำ

4) แนวทางการพัฒนาที่ 4 การปรับปรุงกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับและข้อกำหนด รวมถึงการนำไปปฏิบัติให้สอดคล้องกับสภาพการแข่งขันในปัจจุบัน

มุ่งเน้นเรื่องการปรับปรุงกฎ ระเบียบ ข้อบังคับ และข้อกำหนดในการคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ รวมถึงแนวทางการนำไปปฏิบัติ เพื่อให้เกิดความสะดวก ลดขั้นตอนและค่าใช้จ่ายเพิ่มโอกาส ในการดำเนินกิจกรรมทางเศรษฐกิจ สร้างความสามารถในการแข่งขันและสร้างความเท่าเทียมในการประกอบกิจการขนส่ง ประกอบด้วย กลยุทธ์ ดังนี้

4.1) กลยุทธ์ที่ 4.1 การปรับปรุงกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ และข้อกำหนดด้านการคมนาคมขนส่ง

4.2) กลยุทธ์ที่ 4.2 การนำกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ และข้อกำหนดด้านการคมนาคมขนส่ง ไปปฏิบัติ เพื่อให้เกิดประสิทธิผล

4.3) กลยุทธ์ที่ 4.3 การปรับปรุงข้อกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดิน

5) แนวทางการพัฒนาที่ 5 การสร้างเสริมศักยภาพด้านบุคลากรและนวัตกรรม

เป็นการเสริมสร้างความรู้ความสามารถแก่บุคลากรในภาคการขนส่ง และนำเทคโนโลยีที่ทันสมัยเข้ามาเพิ่มประสิทธิภาพในการดำเนินงานด้านการคมนาคมขนส่ง เพื่อเตรียมพร้อมสำหรับความเปลี่ยนแปลง ในอนาคต ประกอบด้วยกลยุทธ์ ดังนี้

5.1) กลยุทธ์ที่ 5.1 การผลิตและพัฒนาบุคลากรในงานด้านคมนาคมขนส่ง

5.2) กลยุทธ์ที่ 5.2 การนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมมาใช้ในการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง
ทั้งนี้ สทข. ได้จัดการสัมมนา รับฟังและแลกเปลี่ยนความคิดเห็นของโครงการศึกษา เมื่อวันที่ 9 - 20 ตุลาคม 2566 ใน 9 พื้นที่ศึกษา เพื่อนำเสนอข้อมูลความก้าวหน้าของผลการศึกษา ประกอบด้วย (ร่าง) แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลาง ภาคใต้ และภาคตะวันออก เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนา ด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว พ.ศ. 2556 - 2580 เพื่อรับฟังข้อมูล ความคิดเห็น และข้อเสนอแนะต่างๆ จากผู้เข้าร่วมการสัมมนาฯ โดยจะนำข้อมูลดังกล่าวไปประกอบการศึกษาฯ และกำหนดแนวทางการพัฒนาของโครงการให้เกิดความเหมาะสมครอบคลุมประเด็นการพัฒนาในด้านต่างๆ ที่สำคัญ มีรายละเอียด ดังนี้



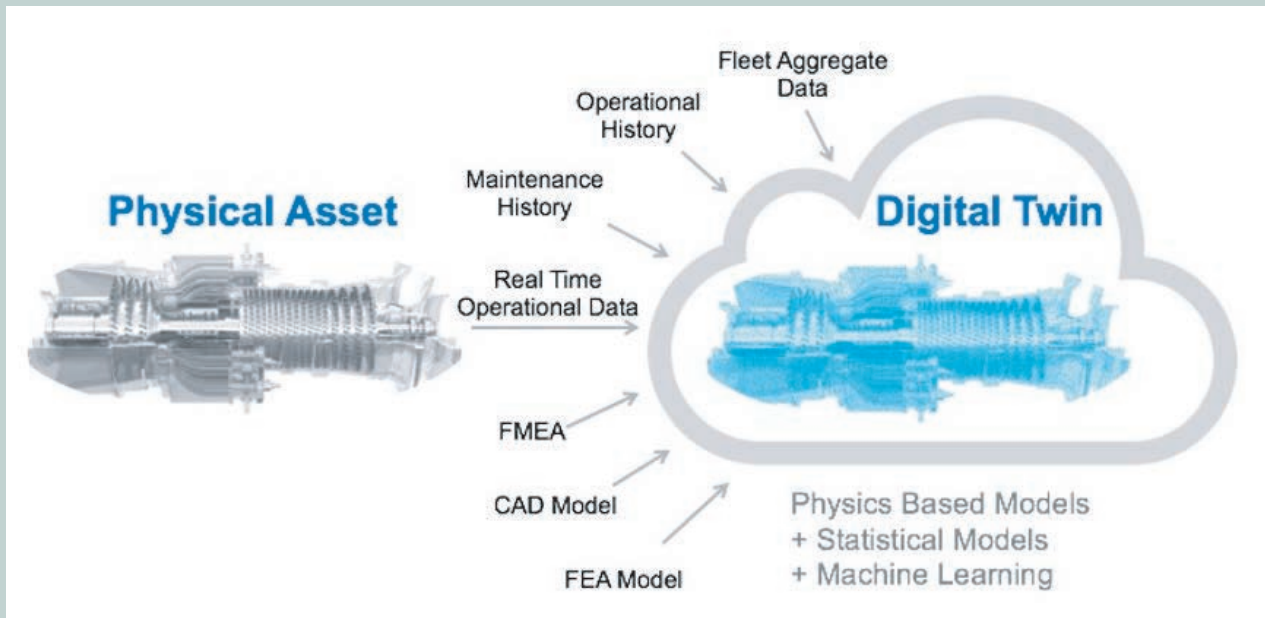
ลำดับ	วันที่	พื้นที่
1	9 ตุลาคม 2566	พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนบน (จังหวัดชัยนาท ลพบุรี สิงห์บุรี อ่างทอง พระนครศรีอยุธยา และสระบุรี) และพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 1 (จังหวัดกาญจนบุรี ราชบุรี และสุพรรณบุรี)
2	10 ตุลาคม 2566	พื้นที่กรุงเทพมหานคร พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลางปริมณฑล (จังหวัดนนทบุรี ปทุมธานี นครปฐม และสมุทรปราการ) และพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 2 (ประจวบคีรีขันธ์ เพชรบุรี สมุทรสงคราม และสมุทรสาคร)
3	11 ตุลาคม 2566	พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 1 (จังหวัดฉะเชิงเทรา ชลบุรี และระยอง)
4	12 ตุลาคม 2566	พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 2 (จังหวัดจันทบุรี ตราด นครนายก ปราจีนบุรี และสระแก้ว)
5	16 ตุลาคม 2566	พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคใต้่าวไทย 1 (จังหวัดสุราษฎร์ธานี ชุมพร และนครศรีธรรมราช)
6	17 ตุลาคม 2566	พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน 1 (จังหวัดพังงา ภูเก็ต และระนอง)
7	18 ตุลาคม 2566	พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน 2 (จังหวัดกระบี่ ตรัง และสตูล)
8	19 ตุลาคม 2566	พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคใต้ชายแดน (จังหวัดนราธิวาส ปัตตานี และยะลา)
9	20 ตุลาคม 2566	พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคใต้่าวไทย 2 (จังหวัดพัทลุงและสงขลา)



โดย : กลุ่มนโยบายและบริหารสารสนเทศ
ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศการขนส่งและจราจร

ในยุคแห่งนวัตกรรมดิจิทัลและเทคโนโลยีมีเทคโนโลยีใหม่ๆ เกิดขึ้นอย่างมากมาย "Digital Twins" หรือ "ฝาแฝดแห่งโลกดิจิทัล" เป็นอีกเทคโนโลยีหนึ่งที่กำลังได้รับความสนใจอย่างล้นหลาม ในแวดวงเทคโนโลยีและอุตสาหกรรมต่างๆ Digital Twins คือ เทคโนโลยีที่สามารถสร้างแบบจำลองเสมือนจริงของวัตถุ ผลิตภัณฑ์ หรือระบบต่าง ๆ ในโลกแห่งความเป็นจริงในรูปแบบดิจิทัล โดยการนำเสนอลักษณะทางกายภาพและพฤติกรรมของวัตถุที่สามารถตรวจสอบจำลองและวิเคราะห์วัตถุทางกายภาพได้แบบทันที (Real Time) เรียกได้ว่าสามารถย้ายวัตถุต้นแบบเข้าไปไว้ในโลกดิจิทัลได้อย่างแนบเนียน ทั้งนี้เพื่อให้สามารถติดตามและตรวจสอบสถานะของวัตถุนั้นๆ ได้โดยละเอียด ด้วยการผสมผสานและบูรณาการเทคโนโลยีที่หลากหลายเข้าด้วยกัน ไม่ว่าจะเป็นการสร้างแบบจำลองและวัตถุเสมือนจริงแบบ 3 มิติ เทคโนโลยีเซนเซอร์ (Sensor) และเทคโนโลยีอินเทอร์เน็ตในทุกสิ่ง (Internet of Things : IoT) ที่นำมาใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูลทางกายภาพจากวัตถุต้นแบบและมีการใช้การเรียนรู้ของเครื่องจักร (Machine Learning) และปัญญาประดิษฐ์ (Artificial Intelligence : AI) เพื่อประมวลผลคุณภาพสูงที่สามารถวิเคราะห์ นำเสนอข้อมูลตรวจสอบข้อผิดพลาดและนำไปสู่การพัฒนาอุปกรณ์ต่างๆ ได้ในอนาคต

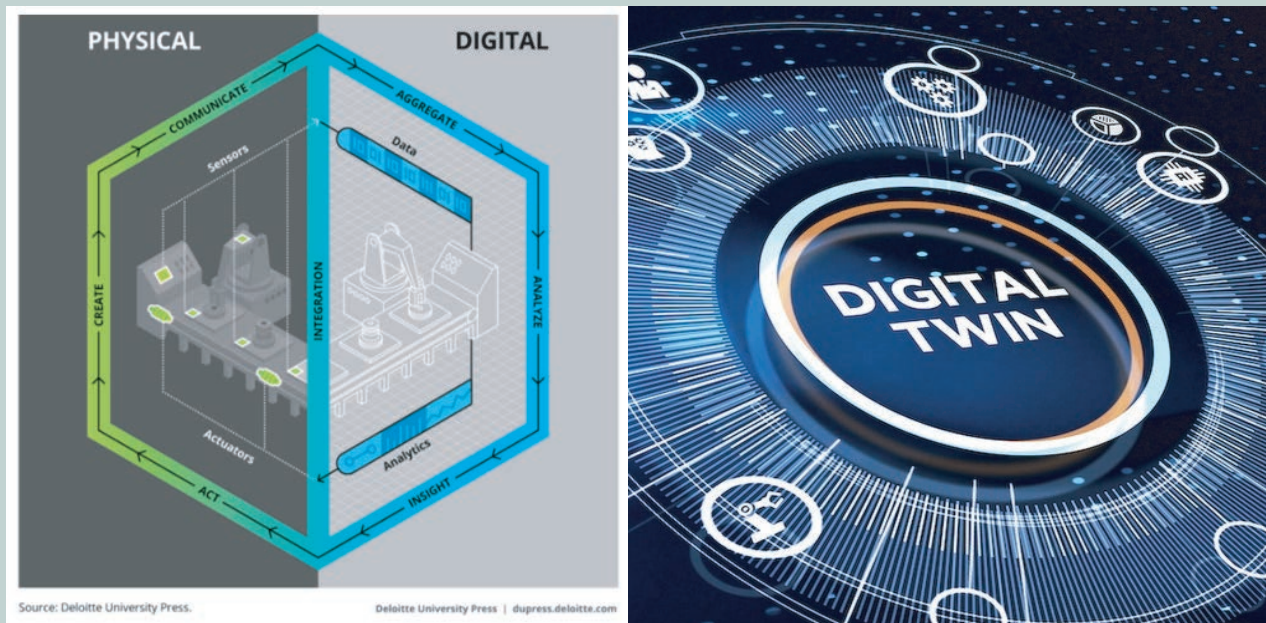
ปัจจุบันเทคโนโลยี Internet of Things ได้รับการจัดอันดับให้เป็นปัจจัยสำคัญอันดับหนึ่ง ที่ส่งผลกระทบต่อพลวัตทางเทคโนโลยี โดยผลจากผลสำรวจความคิดเห็นของ The Changing Landscape of Disruptive Technologies โดยบริษัท เคพีเอ็มจี จำกัด ซึ่งได้สำรวจความคิดเห็นของผู้นำในอุตสาหกรรมเทคโนโลยีระดับโลกกว่า 750 คน พบว่าแนวคิด IoT สามารถสร้างนวัตกรรมใหม่หรือต่อยอดนวัตกรรมเดิมเพื่อเพิ่มมูลค่าทางธุรกิจ และสร้างความได้เปรียบในการแข่งขันได้มากขึ้น กล่าวคือ จากการนำ IoT มาประยุกต์ใช้กับเทคโนโลยีการประมวลผลแบบระบบคลาวด์ผ่านกระบวนการเทคโนโลยีปัญญาประดิษฐ์ ประกอบกับฐานข้อมูลขนาดใหญ่ (Big Data) ทำให้เกิดการเรียนรู้ของเครื่องจักรที่มีความฉลาดมากขึ้น จนสามารถสร้างแบบจำลองของสิ่งต่างๆ ในรูปแบบ "เสมือน" ที่เป็นดิจิทัล เรียกว่า Digital Twins ซึ่งเหมือนกับการเป็นฝาแฝดกันกับกายภาพนั่นเอง



เทคโนโลยี Digital Twins

แนวคิด Digital Twins ได้มีการพัฒนาอย่างต่อเนื่องจนกลายเป็นเทคโนโลยีเชิงกลยุทธ์ที่สามารถประยุกต์ใช้ในด้านธุรกิจและด้านอุตสาหกรรม โดย Digital Twins สามารถจำลองได้ทั้งวัตถุทางกายภาพ กระบวนการสายการผลิตหรือแม้แต่ระบบให้ออกมาเหมือนต้นแบบมากที่สุด ทั้งในแง่ของคุณสมบัติและพฤติกรรม หรือกล่าวได้ว่าในโลกของ Digital Twins นั้นจะมีอยู่สองรูปแบบ คือ 1 รูปแบบทางกายภาพ (Physical) ซึ่งมีตัวตนและจับต้องได้ในโลกแห่งความจริง 2 รูปแบบคู่เสมือนดิจิทัล (Digital) ซึ่งมีลักษณะเป็นซอฟต์แวร์แบบจำลองวัตถุทางกายภาพ โดยคู่เสมือนที่ถูกสร้างขึ้นสามารถปรับปรุงและเปลี่ยนแปลงตามคู่ของตนเองได้ตลอด เพราะมีการใช้เซ็นเซอร์

เพื่อส่งข้อมูลตรวจสอบและรายงานผลการทำงานแบบทันที เพื่อให้คู่เสมือนดิจิทัลมีคุณสมบัติและพฤติกรรมที่เหมือนกันมากที่สุดจึงจำเป็นต้องอาศัยการป้อนข้อมูลของแผดทางกายภาพ ซึ่งต้องอาศัยทั้งการประมวลผล วิเคราะห์ วางแผน และคาดการณ์สถานการณ์ล่วงหน้าจากข้อมูล โดยคุณสมบัติและการแสดงออกทุกอย่างนั้นจะเหมือนกับต้นฉบับ ซึ่งทำให้สามารถวิเคราะห์และทดสอบคู่เสมือนดิจิทัลในสถานการณ์ตามที่ต้องการแทนการทดสอบกับต้นแบบทางกายภาพ ซึ่งผลลัพธ์จากการทดสอบที่เกิดขึ้นกับคู่เสมือนดิจิทัลก็จะให้ผลลัพธ์เช่นเดียวกันกับคู่เสมือนทางกายภาพ



กระบวนการทำงานของ Digital Twins

ขั้นตอนการทำงานของ Digital Twins แบ่งได้เป็น

1. **Integrate** การติดตั้งอุปกรณ์ให้กับวัตถุกายภาพ ในกระบวนการจัดเก็บข้อมูลการทำงานแบบเป็นปัจจุบันด้วยอุปกรณ์เซนเซอร์ IoT
2. **Connect** การเชื่อมต่อการสื่อสารระหว่างโลกจริงและโลกดิจิทัลเข้าด้วยกันผ่านทางระบบเครือข่ายอินเทอร์เน็ต
3. **Analyze** การนำข้อมูลที่ได้จากเซนเซอร์มาทำการวิเคราะห์ แล้วสร้างโมเดลเพื่อจำลองการทำงาน และทำนายเหตุการณ์ผิดปกติ
4. **Leverage** การนำไปใช้พัฒนาในกระบวนการทำงานต่าง ๆ โดยการนำผลที่ได้จากการวิเคราะห์ไปใช้ในการปรับกับวัตถุจริง เช่น การลดเวลาการออกแบบ การปรับปรุงกระบวนการการผลิต การลดความเสียหาย

การประยุกต์ใช้ Digital Twins กับการจราจรและขนส่ง

1. ด้านโครงสร้างพื้นฐานและเมืองอัจฉริยะ (Smart City) ข้อมูลของเซ็นเซอร์ที่ถูกติดตั้งตามจุดต่างๆ ในบริเวณที่ทำการศึกษจะถูกส่งเข้าไปยังศูนย์ควบคุม เพื่อให้นักวิเคราะห์สามารถศึกษาวิเคราะห์และจำลองการจัดสรรทรัพยากรและวางแผนเมือง รวมไปถึงระบบการจัดการต่างๆ เช่น การบริหารจัดการสภาพการจราจร การวางแผนโครงการสร้างแบบจำลอง 3 มิติของคมนาคมในการตรวจสอบอุณหภูมิ อัตราการสัญจร และข้อมูลคุณภาพอากาศ ภัยพิบัติที่อาจเกิดขึ้นในอนาคต เป็นต้น
2. ด้านอุตสาหกรรมยานยนต์ Digital Twins ถูกนำมาใช้งานโดยมีบทบาทในการช่วยวิเคราะห์คำนวณความเสี่ยงเพื่อออกแบบยานยนต์ รวบรวมข้อมูลพฤติกรรมและการดำเนินงานของยานยนต์เพื่อสร้างโมเดลเสมือนจริงพร้อมทั้งประเมินความเสี่ยงพร้อมเสนอวิธีลดความเสี่ยงที่อาจจะเกิดขึ้นได้
3. ด้านการตรวจสอบและวิเคราะห์แบบเป็นปัจจุบัน เมื่อมีการแจ้งเตือนความผิดปกติปรากฏขึ้น การตรวจสอบแบบเรียลไทม์ด้วย Digital Twins ทำให้ได้รับข้อมูลสถานการณ์ล่าสุดและประกอบการตัดสินใจแก้ปัญหาได้อย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น
4. ด้านการขนส่งหรือโลจิสติกส์ สามารถใช้ในการตรวจสอบติดตามสถานะแบบเป็นปัจจุบัน (Real Time) และให้ข้อมูลกับผู้ใช้บริการได้ตลอดเวลา ตลอดจนบริหารจัดการพาหนะที่ใช้ในการขนส่งเพื่อให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด



ตัวอย่างการประยุกต์ใช้ Digital Twins

1. ท่าอากาศยานสคิปโฮล เมืองอัมสเตอร์ดัม ประเทศเนเธอร์แลนด์ เป็นท่าอากาศยานที่มีความหนาแน่นอันดับที่ 11 ของโลก ทั้งยังเป็นศูนย์กลางการเชื่อมต่อที่ใหญ่เป็นอันดับ 2 ของโลก ซึ่งรองรับการเดินทางของผู้โดยสารและสินค้าเข้าออกประเทศเนเธอร์แลนด์และส่วนอื่น ๆ ของยุโรป โดยท่าอากาศยานสคิปโฮลได้สร้าง Digital Twins ที่รู้จักกันในชื่อ Common Data Environment

(CDE) ที่นำข้อมูลมาจากหลากหลายแหล่งที่มา ทั้งจากกระบวนการของการสร้างแบบจำลองสารสนเทศอาคาร (Building Information Modeling : BIM) ระบบสารสนเทศภูมิศาสตร์ (Graphic Information System : GIS) และข้อมูลที่รวบรวมแบบเป็นปัจจุบันของโครงการเมื่อเกิดการเปลี่ยนแปลงหรือเกิดเหตุการณ์ใดๆ รวมทั้งข้อมูลที่ได้จากบันทึกทางการเงิน เอกสารต่างๆ ทำการเก็บและประมวลผลข้อมูลที่ได้มาจาก Remote Sensor ภายในท่าอากาศยานเพื่อคาดการณ์การบำรุงรักษาสินทรัพย์ทั้งภายนอกและภายในท่าอากาศยาน

2. เมืองอินซอน ประเทศเกาหลีใต้ ได้นำ Digital Twins มาใช้เพื่อมุ่งหน้าสู่ Smart City อย่างแท้จริงผ่านการใช้โครงสร้างทางภูมิสารสนเทศเพื่อดึงหน่วยงานต่าง ๆ และประชาชนร่วมมือกันแก้ปัญหาที่เกิดขึ้นในปัจจุบันและในอนาคต โดย Digital Twins ของเมืองอินซอนสะท้อนการทำงานต่าง ๆ ของทั้งเมืองในรูปแบบเป็นปัจจุบันและเป็นแบบจำลองที่มีความซับซ้อนเท่ากับเมืองจริง เพื่อประกอบการบริหารจัดการการจราจร การสาธารณสุข การบริหารจัดการทรัพยากร อาคาร การพัฒนาเมือง และการฟื้นฟูเมือง นอกจากนี้มีการนำมาใช้ควบคุมระบบทำนายสถานการณ์อุทกภัยซึ่งนับเป็นความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีที่สำคัญมากเพราะหน้าที่ของ Digital Twins ไม่ควรเป็นเพียงภาพสะท้อนของเมืองเท่านั้น แต่ควรทำนายเหตุการณ์ต่างๆ ที่เกิดจากสถานการณ์ของเมืองที่เปลี่ยนแปลงไปด้วย

3. เมืองอุปซอลลา ประเทศสวีเดน เนื่องจากการเพิ่มขึ้นของจำนวนประชากรอย่างรวดเร็ว ทำให้เมืองจำเป็นต้องวางแผนผังเมืองอย่างครบวงจร ซึ่งจะออกแบบด้วยหลักการแนวคิดเพิ่มการเติบโตของพื้นที่สีเขียว โดยผู้วางแผนเมืองมุ่งสร้างโมเดลเมืองแห่งความยั่งยืนด้วยการเพิ่มคุณภาพของชีวิตผู้อยู่อาศัยให้เป็นส่วนหนึ่งของแผน โดยไม่ลดทอนความหลากหลายทางชีวภาพหรือทำให้สิ่งแวดล้อมเลวร้ายลงพร้อมกับลดการปล่อยก๊าซคาร์บอน และด้วยการแบ่งเขตและแบบจำลองสามมิติที่สร้างอย่างละเอียดผ่านโปรแกรม ArcGIS สามารถช่วยนักวางแผนเมืองสร้างภาพและเสนอแผนต่างๆ ของเขตเมืองใหม่ได้เป็นอย่างดี แบบจำลอง Interactive 3D ช่วยให้ผู้ใช้งานเห็นเมืองแห่งอนาคตที่หวังไว้ ทั้งยังสามารถซูมหรือบินสำรวจพื้นที่และจินตนาการถึงสิ่งที่กำลังจะเกิดขึ้นในเมืองใหม่ได้ และสามารถปรับเปลี่ยนและดูผลกระทบที่เกิดจากการออกแบบทางเลือกอื่นๆ ได้อย่างรวดเร็วจึงช่วยให้เจ้าหน้าที่ของเมืองปรับเปลี่ยนรูปแบบการทำงานและการใช้เครื่องมือให้สอดคล้องตามการเปลี่ยนแปลงในอนาคต

ที่มา

1. Wichanya S. (2566, 21 ก.พ.). รวม 6 Case Studies ด้าน Digital Twins. สืบค้นจาก <https://www.esrith.com/blog/6-case-studies-on-digital-twins/>
2. WACHIRA THONGSUK. (2566, 18 ก.ย.). Digital Twin คืออะไร? ทำไมถูกยกให้เป็นเทคโนโลยีเนื้อหอม ที่พร้อมจะเปลี่ยนโลก. สืบค้นจาก <https://talkatalka.com/blog/what-is-digital-twin/>
3. Aaron Parrott. (2560, 12 พ.ค.). ChatGPT Industry 4.0 and the digital twin. สืบค้นจาก <https://www2.deloitte.com/us/en/insights/focus/industry-4-0/digital-twin-technology-smart-factory.html>
4. กุศระภณ เพชรสุวรรณ. (2565, 3 ม.ค.). รู้จักกับ Digital Twin ฝ่าฝันในโลกดิจิทัล. สืบค้นจาก <https://bigdata.go.th/movements/what-is-digital-twin/>
5. MOSTORI. (2564, 20 ก.พ.). Digital Twin คู่เสมือนดิจิทัลในยุคแห่งนวัตกรรม. สืบค้นจาก <https://www.mostori.com/blog112.html>



มอเตอร์เวย์ M-81

บางใหญ่-กาญจนบุรี

โดย : ฝ่ายประชาสัมพันธ์และการสื่อสาร

ทางหลวงพิเศษหมายเลข 81 สายบางใหญ่-กาญจนบุรี เป็นโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองที่กำลังก่อสร้าง มีเส้นทางเชื่อมต่อจังหวัดนนทบุรีกับจังหวัดทางภาคตะวันตก โครงการนี้เริ่มก่อสร้างช่วงตั้งแต่อำเภอบางใหญ่ จังหวัดนนทบุรี จนถึงอำเภอท่าม่วง จังหวัดกาญจนบุรี ระยะทางประมาณ 96 กิโลเมตร นอกจากนี้ยังมีโครงการต่อขยายเส้นทางไปจนถึงชายแดนประเทศพม่า (เมียนมา) บริเวณด่านบ้านพุน้ำร้อน เป็นทางหลวง ที่มีมติตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจฉบับที่ 8 เมื่อปี 2540 โดยมีการดำเนินงาน ช่วง บางใหญ่-บ้านโป่ง ได้รับความเห็นชอบเมื่อปี 2541 และช่วง บ้านโป่ง-กาญจนบุรี ได้รับความเห็นชอบเมื่อปี 2546 ก่อนจะมีการศึกษาออกแบบและสำรวจช่วง บางใหญ่ - กาญจนบุรี เมื่อปี 2551-2552

มีจุดเริ่มต้นที่ทางแยกต่างระดับบางใหญ่ จุดตัดของถนนกาญจนาภิเษกกับถนนรัตนาธิเบศร์ (บริเวณหน้าห้างเซ็นทรัลเวสต์เกต) ในพื้นที่อำเภอบางใหญ่ จังหวัดนนทบุรี โดยจะเชื่อมต่อจากถนนรัตนาธิเบศร์มุ่งหน้าไปทางทิศตะวันตก เข้าสู่จังหวัดนครปฐม ผ่านอำเภอพุทธมณฑล อำเภอนครชัยศรี อำเภอเมืองนครปฐม แล้วเข้าสู่อำเภอบ้านโป่ง จังหวัดราชบุรี ก่อนที่จะเข้าสู่จังหวัดกาญจนบุรีที่อำเภอท่ามะกา และสิ้นสุดบนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 324 ที่อำเภอท่าม่วง

ปีใหม่ 2567 'มอเตอร์เวย์บางใหญ่-กาญจนบุรี' เตรียมเปิดทดลองใช้ฟรี วันไหนบ้าง เช็คเส้นทาง และจุดขึ้น-ลง ได้ที่นี่

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 "มอเตอร์เวย์บางใหญ่-กาญจนบุรี" หรือทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข M81 ระยะทาง 96 กิโลเมตร เป็นหนึ่งโครงการสำคัญที่มีความจำเป็นเร่งด่วน เพื่อลดการแออัดของสภาพการจราจร สำหรับผู้ใช้เส้นทางมุ่งหน้าไป จ.กาญจนบุรี ตอนนี้มีคำถามว่า แล้ว "มอเตอร์เวย์ บางใหญ่-กาญจนบุรี ล่าสุด" เปิดใช้เมื่อไร มีเส้นทางไหนบ้าง โครงการ "มอเตอร์เวย์ บางใหญ่-กาญจนบุรี ล่าสุด" คาดว่า โครงการทั้งหมดจะแล้วเสร็จในช่วงเดือน ก.ค. 2567 และจะสามารถเปิดใช้งานอย่างเต็มระบบได้ในปี 2568 แต่ทั้งนี้โครงการดังกล่าว มีเป้าหมายจะเปิดใช้เพื่อทดสอบระบบในช่วงปลายปี 2567 โดยจะเปิดให้ทดลองวิ่งฟรี ในช่วงวันที่ 28 ธ.ค. 2566 ถึง 3 ม.ค. 2567 เพื่อช่วยลดเวลา และลดปริมาณรถที่มุ่งหน้าออกไป จ.กาญจนบุรี ในช่วงเทศกาลปีใหม่ 2567 นี้ ช่วงด่านนครปฐมฝั่งตะวันตก-ด่านกาญจนบุรี รวมระยะทาง 50 กิโลเมตร



แนวเส้นทางโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี มีระยะทางรวมประมาณ 96 กิโลเมตร โดยออกแบบให้มีการควบคุมการเข้าออกอย่างสมบูรณ์ มีเริ่มต้นที่จุดตัดทางหลวงพิเศษหมายเลข 9 ด้านตะวันตกกับถนนรัตนวิเชียร์ บริเวณทางแยกต่างระดับบางใหญ่ อ.บางใหญ่ จ.นนทบุรี และไปบรรจบกับทางหลวงหมายเลข 324 (ถนนกาญจนบุรี - อ.พนมทวน) อ.ท่าม่วง จ.กาญจนบุรี ซึ่งเป็นจุดสิ้นสุดโครงการ



ตลอดแนวเส้นทางจะมีทางแยกต่างระดับ (Interchange) เพื่อเชื่อมต่อกับโครงการกับทางหลวงสายสำคัญๆ มีทั้งหมด 8 แห่ง ดังนี้

1. ทางแยกต่างระดับบางใหญ่ เชื่อมต่อกับทางพิเศษหมายเลข 9 และถนนรัตนนิเบศร์ (ทางหลวงหมายเลข 302)
2. ทางแยกต่างระดับนครชัยศรี (ทางหลวงหมายเลข 3323)
3. ชุมทางต่างระดับนครชัยศรี (ทางหลวงพิเศษหมายเลข 91)
4. ทางแยกต่างระดับนครปฐมฝั่งตะวันออก (ทางหลวงหมายเลข 3036)
5. ทางแยกต่างระดับนครปฐมฝั่งตะวันตก (ทางหลวงหมายเลข 321)
6. ทางแยกต่างระดับท่ามะกา (ทางหลวงหมายเลข 3394)
7. ทางแยกต่างระดับท่าม่วง (ทางหลวงหมายเลข 3081)
8. ทางแยกต่างระดับกาญจนบุรี (ทางหลวงหมายเลข 324)

ด้านเก็บค่าผ่านทาง มอเตอร์เวย์บางใหญ่-กาญจนบุรี จำนวน 8 แห่ง ดังนี้

1. ด้านบางใหญ่
2. ด้านนครชัยศรี
3. ด้านศรีษะทอง
4. ด้านนครปฐมฝั่งตะวันออก
5. ด้านนครปฐมฝั่งตะวันตก
6. ด้านท่าม่วง
7. ด้านท่ามะกา
8. ด้านกาญจนบุรี



ราคาค่าผ่านทาง มอเตอร์เวย์บางใหญ่-กาญจนบุรี

รถยนต์ 4 ล้อ ค่าผ่านทางสูงสุดตลอดเส้นทาง 150 บาท ประกอบด้วย ค่าแรกเข้า 10 บาท และเพิ่มขึ้นตามระยะทาง 1.5 บาทต่อกิโลเมตร

รถยนต์ 6 ล้อ ค่าผ่านทางสูงสุดตลอดเส้นทาง 240 บาท ประกอบด้วย ค่าแรกเข้า 16 บาท และเพิ่มขึ้นตามระยะทาง 2.4 บาทต่อกิโลเมตร

รถยนต์มากกว่า 6 ล้อ ค่าผ่านทางสูงสุดตลอดเส้นทาง 350 บาทประกอบด้วย ค่าแรกเข้า 23 บาท และเพิ่มขึ้นตามระยะทาง 3.45 บาทต่อกิโลเมตร

มอเตอร์เวย์ บางใหญ่-กาญจนบุรี ใช้เวลาที่ชั่วโมง

การเดินทางจาก อ.บางใหญ่ – กาญจนบุรี ใช้เวลาเพียง 50 นาที เมื่อเปรียบเทียบกับการเดินทาง โดยใช้ทางหลวงปกติ ประมาณ 2 ชม. 30 นาที

ที่มา : <https://www.komchadluek.net/news/economic/563536>



สนช. เข้าร่วมงานสัมมนา

Thailand-Japan Investment Forum 2023

ณ กรุงโตเกียว ประเทศญี่ปุ่น

นายเศรษฐา ทวีสิน นายกรัฐมนตรีและรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง เป็นประธานกล่าวปาฐกถาในงานสัมมนา สัมมนา Thailand-Japan Investment Forum 2023 จัดโดยสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน(บีโอไอ) เมื่อวันที่ 15 ธันวาคม 2566 ณ ห้อง Peacock โรงแรมอิมพีเรียล กรุงโตเกียว ประเทศญี่ปุ่น โดยมีนายปรานปรีย์ พหิทธานุกร รองนายกรัฐมนตรีและรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการต่างประเทศ นายซาโต้ เค็น รัฐมนตรีว่าการกระทรวงเศรษฐกิจ การค้าและอุตสาหกรรม แห่งประเทศญี่ปุ่น นายสุริยะ จึงรุ่งเรืองกิจ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม นายชยธรรม์ พรหมศร ปลัดกระทรวงคมนาคม นายณฤตม์ เทอดสถีรศักดิ์ เลขาธิการคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน นายอิชิคุโระ โนริฮิโกะ ประธานองค์การส่งเสริมการค้าต่างประเทศของญี่ปุ่น พร้อมด้วยนายปัญญา ชูพานิช ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร นายจิโรจน์ ศุกุลรัตน์ รองผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร นายคาอินุเมะ โยชิฮิสะ ประธานกรรมการบริษัท มินิแบมชิซุมิ จำกัด และที่ปรึกษาทิตติมศักดิ์ คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน และผู้ประกอบการนักลงทุนจากญี่ปุ่นเข้าร่วมงานสัมมนาดังกล่าวกว่า 500 คน



นายปัญญา สุพานิช ได้ทำหน้าที่บรรยายพิเศษในหัวข้อ "Thailand's Transport Strategy and Development" ให้ผู้ประกอบการและนักลงทุนของญี่ปุ่น ตลอดจนผู้เข้าร่วมสัมมนาได้รับทราบข้อมูลในภาพรวมของการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศไทย โดยเฉพาะประเด็นที่สำคัญอย่างยิ่งว่า "ทำไมประเทศไทยจึงน่าสนใจในการลงทุน" เนื่องจากประเทศไทยมีการจัดตั้งและพัฒนาเขตเศรษฐกิจภาคตะวันออก หรือ EEC (Eastern Economic Corridor) และเน้นขับเคลื่อนนโยบาย Thailand 4.0 มุ่งเน้นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านดิจิทัล ซึ่งเป็นเป้าหมายหนึ่งของรัฐบาลไทยในการอำนวยความสะดวกในการค้าการลงทุน ทั้งนี้ การคมนาคมของประเทศไทยอยู่ระหว่างการวางรากฐานการพัฒนาลู่อนาคต ซึ่งจำเป็นจะต้องอาศัยความร่วมมือทั้งจากภาครัฐและภาคเอกชนของญี่ปุ่นในการร่วมพัฒนา และส่งเสริมทั้งทางด้านเทคโนโลยี นวัตกรรม และองค์ความรู้ ซึ่งประเทศญี่ปุ่นนั้น มีความเชี่ยวชาญในด้านต่าง ๆ เหล่านี้เป็นอย่างดี และมีผลงานอันเป็นที่ประจักษ์ โดยภาครัฐและภาคเอกชนของประเทศญี่ปุ่น จะเข้ามามีส่วนร่วมในการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของประเทศไทย เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุด และสร้างความสัมพันธ์ที่ดีระหว่างมิตรประเทศอย่างยั่งยืนสืบต่อไป



Thailand - Japan INVESTMENT FORUM 2023

Friday, December 15, 2023
9:30-11:45 (Registration 9:00~)

Venue : Tokyo Metropolitan Area

H.E. Mr. Srettha Thavisin
Prime Minister of Thailand

H.E. Mr. NISHIMURA Yasutoshi
Minister of Economy,
Trade and Industry (METI)

H.E. Dr. Parnpree Bahodha-nukara
Deputy Prime Minister of Thailand
and Minister of Foreign Affairs

Mr. Narit Therddeerasukdi
Secretary General
Thailand Board of Investment (BOI)

Mr. ISOGURO Norihiko
Chairman and CEO
The Japan External Trade
Organization (JETRO)

Mr. Punya Chupant
Director General
Office of Transport and Traffic
Policy and Planning Thailand
Ministry of Transport

Mr. KANUMA Yoshiohisa
Representative Director, Chairman CEO
MinibusMuseum Inc.
BOI's Honorary Investment Advisor

Organizer : Thailand Board of Investment (BOI), Royal Thai Embassy, Tokyo
Co-organizer : Japan External Trade Organization (JETRO)
Supporters : ASEAN-Japan Centre, Organization for Small & Medium Enterprises and Regional Innovation, JAPAN (OSMRI), Japan-Thailand Economic Cooperation Society (JTECS), MUF Bank, Sumitomo Mitsui Banking Corporation, Mizuho Bank, The Shoko Chukin Bank, Japan-Thailand Business Forum (JTBF)

For more information, please contact : Thailand Board of Investment (BOI) | Tokyo | Tel : (03) 3582-1806 / E-mail : tje@boi.go.th | Osaka | Tel : (06) 6271-1395 / E-mail : bosaka.event@boi.go.th

Registration #



โดย : โดย : ฝ่ายประชาสัมพันธ์และการสื่อสาร

ส่งท้ายปีเก่าต้อนรับปีใหม่มักรับ ท่านผู้อ่านวารสาร "นโยบายการขนส่งและจราจร" ขอให้มีความสุขและประสบความสำเร็จในทุกๆ เรื่องตลอดทั้งปี ใครที่ต้องเดินทางกลับบ้าน ใช้รถใช้ถนนด้วยความระมัดระวัง เดินทางปลอดภัยกันทุกครอบครัวเลยนะคะ ทางทีมงานวารสารฯ ของ สนข. จะทำหน้าที่ในการนำเสนอข้อมูล ข่าวสารและเกร็ดความรู้ต่างๆ ที่เป็นประโยชน์ด้านการขนส่งและจราจรแก่ผู้อ่านต่อไป ฉบับนี้เรายังมีข้าราชการและพนักงานราชการบรรจุใหม่มาแนะนำให้ท่านรู้จักกันอีกเช่นเคยนะคะ



1. นางสาวนงครัตน์ โยมา

เจ้าพนักงานธุรการปฏิบัติงานกองจัดระบบการจราจรทางบก (กจร.)

น้องใหม่ของ กจร. ชื่อน้องอ้อย เป็นชาวจังหวัดนครศรีธรรมราช จบการศึกษาระดับปริญญาตรีหลักสูตรบัญชีบัณฑิต สาขาวิทยาการจัดการ จากมหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมมาธิราช ปฏิบัติหน้าที่ในกองจัดระบบการจราจรทางบก กลุ่มงานธุรการ

2. นายธรรณนะ กลำพบุตร เจ้าพนักงานธุรการปฏิบัติงาน สำนักบริหารกลาง (สบก.)

สมาชิกใหม่ของ สบก. ชื่อเล่นว่าน้องปลา เป็นชาวจังหวัดชลบุรี จบการศึกษาระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพ สาขาวิชาคอมพิวเตอร์ธุรกิจจากวิทยาลัยอาชีวศึกษาชลบุรี ปฏิบัติหน้าที่ในฝ่ายบริหารงานทั่วไป



3. นางสาวชลิตา บุญมี เจ้าพนักงานธุรการปฏิบัติงาน สำนักส่งเสริมระบบการขนส่งและจราจรในภูมิภาค (สสภ.)

น้องใหม่คนใหม่ของ สสภ. ชื่อน้องกระต่ายเป็นชาว จังหวัดอ่างทอง จบการศึกษาระดับปริญญาตรี คณะบริหารธุรกิจและเทคโนโลยีสารสนเทศ สาขาวิชาการจัดการ จากมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลสุวรรณภูมิ ปฏิบัติหน้าที่ในสำนักส่งเสริมระบบการขนส่งและจราจรในภูมิภาคกลุ่มงานธุรการ

4. นางสาวปาจริย์ เทียมแสน นักวิเคราะห์นโยบายและแผนปฏิบัติการ สำนักแผนงาน (สผง.)

น้องใหม่ของ สผง. ชื่อว่าน้องอ้อย เป็นชาวจังหวัดพะเยา จบการศึกษาระดับปริญญาตรี คณะเศรษฐศาสตร์จากมหาวิทยาลัยเชียงใหม่ ปฏิบัติหน้าที่ในกลุ่มโลจิสติกส์การขนส่ง



**5. นางสาวอรอนงค์ คำแสง เจ้าหน้าที่ธุรการ
สำนักแผนความปลอดภัย (สผป.)**

สมาชิกใหม่คนใหม่ของ สผป. ชื่อน้องออมสิน เป็นชาวจังหวัดลำปาง จบการศึกษาระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย ประกาศนียบัตรวิชาชีพชั้นสูง สาขาวิชาคอมพิวเตอร์ธุรกิจ จากวิทยาลัยอาชีวศึกษาลำปาง ปฏิบัติหน้าที่ในสำนักแผนความปลอดภัย กลุ่มงานธุรการ



**6. นางสาวนิตา วงศ์จันทเรือง เจ้าหน้าที่ธุรการ
กองพัฒนาระบบการขนส่งและจราจร (กพข.)**

สมาชิกคนล่าสุดของ กพข. ชื่อน้องก้อย เป็นชาว จังหวัดนนทบุรี จบการศึกษาระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย ประกาศนียบัตร วิชาชีพชั้นสูง คณะบริหารธุรกิจ สาขาการจัดการ ทรัพยากรมนุษย์ จากวิทยาลัยการอาชีพชุมพวง ปฏิบัติหน้าที่ในกองพัฒนาระบบการขนส่งและจราจร กลุ่มงานธุรการ

การ์ตูนรณรงค์วินัยจราจร ตอน...ส่งท้ายปีเก่าต้อนรับปีใหม่

ส่งท้ายปีเก่า ต้อนรับปีใหม่ครับผู้อ่านทุกท่าน ผมมีสเตอร์ปัญญา
มาพร้อมกับความห่วงใย และปรารถนาดีอีกเช่นเคยครับผม

ใกล้ปีใหม่แล้ว
ขอให้ปีนี้มีแต่สิ่งที่ดีๆ
มีแต่สิ่งใหม่ๆ
เข้ามาในชีวิต
นะครับ

สิ่งดีๆสิ่งใหม่ๆ
คืออะไร ครับ



สิ่งดีๆสิ่งใหม่ๆ ก็คือ การสร้างวินัยในการใช้รถใช้ถนน สร้างจิตสำนึก
ห่วงใยผู้ร่วมทาง รวมทั้งรักษากฎจราจร ให้กับตัวเองยังใจละครับ คุณกบ อ๊ับ อ๊ับ



โอ้ววว
เป็น สิ่งดี ๆ สิ่งใหม่ ๆ
ที่ดีมากๆเลยครับ

ฉบับนี้ผมขอตัวไปสร้างสิ่งใหม่ๆดีๆให้กับตัวเองก่อนนะครับ
สวัสดีปีใหม่ไทย...ขับเคลื่อนปลอดภัยทุกเส้นทางครับ



ผมไปด้วย



กระทรวงคมนาคม รณรงค์ขอให้ประชาชนวางแผนการเดินทาง
ล่วงหน้า เพื่อกระจายการเดินทางและหลีกเวลาการเดินทาง

เดินทางทั่วไทย
คมนาคม สะดวก ปลอดภัย
ใส่ใจให้บริการ **ประชาชน**

 **คนบ้านใกล้**

เดินทางออกทีหลัง (29 ธันวาคม 2566)

เดินทางกลับเข้าก่อน (1 มกราคม 2566)

- เดินทางหลีกเวลา
- ลดปัญหาการจราจรติดขัด
- ลดอุบัติเหตุ