รายงาน
ประจำปี 2559

สนข
สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
กระทรวงคมนาคม



สนข. : ขับเคลื่อนแผนงานคมนาคม เพื่อความสุขของประชาชน

สนข
สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
กระทรวงคมนาคม

สนข. "ขับเคลื่อนพันธกิจ สู่เป้าหมายด้วยยุทธศาสตร์"





คำนำ

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) กระทรวงคมนาคม มีภารกิจในการเสนอแนะนโยบาย แผนงานด้านการคมนาคมขนส่งทั้งทางถนน ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศ ที่สามารถนำไปสู่การปฏิบัติได้อย่างเป็นรูปธรรม เพื่อให้การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งเป็นปัจจัยสนับสนุนการพัฒนาเศรษฐกิจ สังคม และนำไปสู่เป้าหมายการพัฒนาร่วมกันของกระทรวงคมนาคม คือ ***การเพิ่มคุณภาพชีวิตของประชาชน*** ซึ่งการลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของกระทรวงคมนาคมได้รับความคาดหวังสูงจากรัฐบาลและประชาชน ที่จะเป็นตัวกระตุ้นเศรษฐกิจ การสร้างงาน กระจายรายได้ และสร้างความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของประชาชน ดังนั้น สนข. จึงให้ความสำคัญกับการขับเคลื่อนนโยบายและแผนเพื่อให้เกิดผลในทางปฏิบัติได้อย่างแท้จริง ภายใต้การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง เพื่อมุ่งสู่การขนส่งอย่างยั่งยืน

ในปี 2559 สนข. ได้เสนอแนะนโยบาย แผนงาน โครงการ และกิจกรรมต่างๆ เพื่อการพัฒนาภาคคมนาคมขนส่งอย่างยั่งยืน โดยได้ดำเนินการจัดทำแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558-2565 สำหรับใช้เป็นกรอบในการวางรากฐานการพัฒนาสู่อนาคต การขับเคลื่อนการพัฒนาระบบรางของประเทศ การกำหนดมาตรการด้านความปลอดภัยในการเดินทางและการขนส่งเพื่อความเชื่อมั่นของประชาชน การผลักดันการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม เพื่อเพิ่มคุณภาพชีวิตที่ดีในการเดินทาง การพัฒนาระบบขนส่งในเมืองภูมิภาค เพื่อเชื่อมโยงเศรษฐกิจระหว่างกัน การจัดระบบการจราจรทางบก การพัฒนาระบบการขนส่งและจราจรและจัดสิ่งอำนวยความสะดวกในโครงสร้างพื้นฐานการขนส่ง รวมทั้งการพัฒนาฐานข้อมูลสารสนเทศ สำหรับใช้ประกอบการตัดสินใจในระดับนโยบายของกระทรวงคมนาคม

รายงานประจำปี 2559 ได้รวบรวมผลการดำเนินงานสำคัญในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งดังกล่าวในรอบปี เพื่อเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ให้กับประชาชน หน่วยงาน และผู้สนใจทั่วไปได้ใช้เป็นข้อมูลทางวิชาการที่เป็นประโยชน์ในการพัฒนาภาคคมนาคมขนส่งของประเทศในภาพรวมต่อไป



สารบัญ

คำนำ 2

โครงสร้างกระทรวงคมนาคม 4

โครงสร้างสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) 5

คณะผู้บริหาร 6

ประวัติความเป็นมา วิสัยทัศน์ / พันธกิจ / ยุทธศาสตร์ 9

การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งเพื่อมุ่งสู่การขนส่งที่ยั่งยืน

กำหนดนโยบายและแผนพัฒนาฯ เพื่อวางรากฐานสู่อนาคต 12

ขับเคลื่อนการพัฒนาระบบราง เพื่อการพัฒนาอย่างยั่งยืน 20

สร้างความมั่นคงและปลอดภัยในการเดินทางและขนส่งเพื่อความเชื่อมั่นของประชาชน 26

ผลักดันการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วมเพิ่มคุณภาพชีวิตที่ดีในการเดินทาง 28

พัฒนาระบบขนส่งในเมืองภูมิภาคเชื่อมโยงเศรษฐกิจ 30

จัดระบบการจราจรทางบกคลี่คลายปัญหาการเดินทาง 36

พัฒนาระบบการขนส่งและจราจรและจัดสิ่งอำนวยความสะดวกในโครงสร้างพื้นฐานการขนส่ง 45

พัฒนาฐานข้อมูลสารสนเทศเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ 58

สรุปผลการปกิบัติราชการฯ และรายงานงบการเงินประจำปี 2559

สรุปผลการปกิบัติราชการตามคำรับรองการปฏิบัติราชการประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2559 62

รายงานงบการเงิน ประจำปี 2559 66

กระทรวงคมนาคม

แผนผังโครงสร้างกระทรวงคมนาคม

ส่วนราชการ

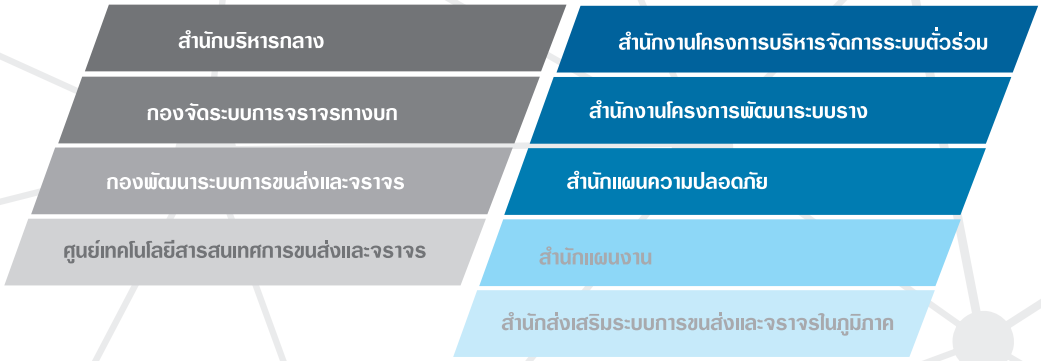
- สำนักงานรัฐมนตรี
- สำนักงานปลัดกระทรวง
- กรมเจ้าท่า
- กรมการขนส่งทางบก
- กรมท่าอากาศยาน
- กรมทางหลวง
- กรมทางหลวงชนบท
- สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

รัฐวิสาหกิจ

- การรถไฟแห่งประเทศไทย
- การท่าเรือแห่งประเทศไทย
- การทางพิเศษแห่งประเทศไทย
- การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
- องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ
- สถาบันการบินพลเรือน
- บริษัท ขนส่ง จำกัด
- บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด
- บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
- บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)
- บริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด
- บริษัท ไทย-อะมาดิอุส จำกัด
- บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด
- บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด
- สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย



แผนผังโครงสร้างสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร



คณะผู้บริหาร

สนข
สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
กระทรวงคมนาคม



1



2



3



4

1. นายชัยวัฒน์ ทองคำคูณ
ผู้อำนวยการ
สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

2. นายชยธรรม์ พรหมศร
รองผู้อำนวยการ
สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

3. นางวิไลรัตน์ ศิริโลกณศิลป์
รองผู้อำนวยการ
สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

4. นายวิจิตต์ นิมิตรวานิช
นักวิชาการขนส่งทรงคุณวุฒิ

สนข
สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
กระทรวงคมนาคม



5 6 7 8

5. นางชนินนาถ เก้าสำราญ
ผู้อำนวยการ
สำนักบริหารกลาง

6. นายสุจินต์ ทยานุกูล
ผู้อำนวยการ
กองจัดระบบการจราจรทางบก

7. นายสฤษฏ์พงศ์ บริบูรณ์สุข
ผู้อำนวยการ
สำนักแผนความปลอดภัย

8. นายยืนยง ตั้งเปรมศรี
ผู้อำนวยการ
สำนักแผนงาน

สนข
สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
กระทรวงคมนาคม



9



10



11



12



13

(ว่าง)

14

(ว่าง)

15

9. นายเริงศักดิ์ ทองสม
ผู้อำนวยการ
กองพัฒนาระบบการขนส่งและจราจร

10. นายเผด็จ ประดิษฐเพชร
ผู้อำนวยการ
สำนักงานโครงการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม

11. นายพิเชฐ คุณาธรรมรักษ์
ผู้อำนวยการ
สำนักงานโครงการพัฒนาระบบราง

12. นางวิไลรัตน์ ศิริโสภณศิลป์
ผู้อำนวยการ
ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศการขนส่งและจราจร
(กันยายน 2556 – กันยายน 2559)

13. นายบัญชา มณีคำ
หัวหน้ากลุ่มพัฒนาระบบบริหาร

14. (ว่าง)
ผู้อำนวยการ
สำนักส่งเสริมระบบการขนส่งและจราจร
ในภูมิภาค

15. (ว่าง)
หัวหน้ากลุ่มตรวจสอบภายใน



ประวัติความเป็นมา /วิสัยทัศน์ /พันธกิจ /ยุทธศาสตร์

ประวัติความเป็นมา

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) กระทรวงคมนาคม ตั้งขึ้นตามพระราชบัญญัติปรับปรุง กระทรวง ทบวง กรม พ.ศ. 2545 และพระราชกฤษฎีกาการโอนกิจการบริหารและอำนาจหน้าที่ของส่วนราชการให้เป็นไปตามพระราชบัญญัติปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม พ.ศ. 2545 ซึ่งกำหนดให้สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) เป็นส่วนราชการที่รวม 3 หน่วยงาน ได้แก่ สำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (สจร.) สังกัดสำนักนายกรัฐมนตรี บางส่วนของสำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม และบางส่วนของสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชยนาวี สังกัดกระทรวงคมนาคม มาไว้ด้วยกัน



พันธกิจ

1. เสนอแนะนโยบาย มาตรการ มาตรฐาน และบูรณาการการจัดทำแผนด้านการขนส่งและจราจร รวมทั้งการขับเคลื่อนไปสู่การปฏิบัติ
2. ส่งเสริมความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อมในระบบการขนส่งและจราจร
3. พัฒนาและประยุกต์ใช้เทคโนโลยี เพื่อจัดทำและเผยแพร่ข้อมูลสารสนเทศ และองค์ความรู้ด้านขนส่งและจราจร

ยุทธศาสตร์

1. การเสนอแนะนโยบาย แผนงาน มาตรการ และมาตรฐาน ที่มีความถูกต้อง เหมาะสม เพื่อพัฒนาระบบการขนส่งและจราจรของประเทศอย่างยั่งยืน
2. การศึกษา วิจัย และพัฒนาเทคโนโลยี นวัตกรรม เพื่อใช้ในการวางแผนพัฒนาระบบขนส่งและจราจรให้มีความสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย และประหยัด โดยคำนึงถึงคุณภาพสิ่งแวดล้อม อำนวยความสะดวกในการเดินทางของประชาชน และสนับสนุนภารกิจของกระทรวงคมนาคม
3. การประสาน ติดตามและประเมินผล เพื่อชี้นำแนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินงานและการจัดทำนโยบาย แผนงาน มาตรการ และมาตรฐาน ด้านการขนส่งและจราจร
4. การพัฒนาระบบการบริหารจัดการองค์กร การจัดการองค์ความรู้ (Knowledge Management) และทรัพยากรบุคคล เพื่อให้บุคลากรมีประสิทธิภาพ

วิสัยทัศน์ของ สนข.

"องค์กรนำในการกำหนดทิศทางการพัฒนาระบบขนส่งและจราจรของประเทศ"

เป้าประสงค์



1. เพื่อให้มีกรอบแนวทางการพัฒนานโยบาย แผนงาน มาตรการและมาตรฐานการขนส่งและจราจรของประเทศ
2. เพื่อให้มีการศึกษา วิจัย และพัฒนาเทคโนโลยี นวัตกรรม เพื่อใช้ในการวางแผน และพัฒนาระบบขนส่งและจราจร ให้มีความสะดวกรวดเร็ว ปลอดภัย โดยคำนึงถึงคุณภาพสิ่งแวดล้อม
3. เพื่อพัฒนา จัดทำ และเผยแพร่ข้อมูล สารสนเทศ การจัดการความรู้ด้านการขนส่งและจราจร
4. เพื่อให้มีระบบการประสานงาน ติดตาม และประเมินผลแผนงาน โครงการ มาตรการ และมาตรฐาน ที่สามารถขับเคลื่อนการปฏิบัติงานให้บรรลุเป้าหมายอย่างมีประสิทธิภาพ
5. เพื่อให้มีการบริหารจัดการองค์กรและทรัพยากรบุคคลที่มีประสิทธิภาพ

ค่านิยม

ทีมงานเป็นเลิศ ร่วมใจเปิดกว้าง สานสร้างเครือข่าย

OTP TO TOP
Teamwork Open-mind Partnership

T-Team Work
มุ่งเน้นการทำงานเป็นทีม มีจุดมุ่งหมายและเป้าหมายร่วมกัน มีความรับผิดชอบต่อหน้าที่โดยมุ่งผลสัมฤทธิ์ของงาน

O-Open-Mind
มุ่งเน้นการทำงานแบบเปิดใจ ยอมรับฟังความเห็นของผู้อื่น เกิดการบูรณาการและแลกเปลี่ยนความรู้

P-Partnership
มุ่งเน้นการประสานความร่วมมือ และการมีส่วนร่วมในการทำงาน

สนข

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
กระทรวงคมนาคม

"การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง เพื่อมุ่งสู่การขนส่งอย่างยั่งยืน"



กำหนดนโยบายและแผนพัฒนาฯ เพื่อวางรากฐานสู่อนาคต



การจัดทำแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558-2565 และแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. 2559 (Action Plan)

1) แผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558 – 2565

กระทรวงคมนาคมได้นำเสนอคณะรัฐมนตรี เพื่อพิจารณาแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558 – 2565 โดยคณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ 27 มีนาคม 2558 ให้ความเห็นชอบในหลักการแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานฯ ซึ่งมีเป้าหมายเพื่อเสริมสร้างรากฐานความมั่นคงทางสังคม เสริมสร้างรากฐานความมั่นคงทางเศรษฐกิจ เสริมสร้างความมั่นคงความปลอดภัย และสร้างโอกาสสำหรับการแข่งขันและให้ประเทศได้ประโยชน์สูงสุดจากการเป็นประชาคมอาเซียน ทั้งนี้ แผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานฯ ประกอบด้วย 4 เป้าหมาย 5 แผนงาน 111 โครงการ และคณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ 1 ธันวาคม 2558 รับทราบแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่งระยะเร่งด่วน พ.ศ. 2559 (Action Plan) เพื่อขับเคลื่อนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ

ผลการดำเนินงานตามแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558 – 2565

แผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ.2558-2565 ได้รับการบรรจุไว้เป็นส่วนหนึ่งในแผนบริหารราชการแผ่นดินและแผนปฏิรูปประเทศของรัฐบาล กระทรวงคมนาคมได้นำมาใช้เป็นกรอบในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558-2565 โดยมีการดำเนินงาน ดังนี้

ตารางที่ 1 สรุปสถานะโครงการภายใต้แผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558 – 2565

แผนงาน	สถานะโครงการ						รวม
	งานศึกษา1/		งานก่อสร้าง/จัดหาอุปกรณ์2/		ยกเลิก/ชะลอ	ยังไม่เริ่มดำเนินการ	
	อยู่ระหว่างดำเนินการ	แล้วเสร็จ	อยู่ระหว่างดำเนินการ	แล้วเสร็จ			
1. การพัฒนาโครงข่ายรถไฟระหว่างเมือง	4	16	5	1	–	5	31
2. การพัฒนาโครงข่ายขนส่งสาธารณะเพื่อแก้ไขปัญหาจราจรในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล	6	6	8	1	1	2	24
3. การเพิ่มขีดความสามารถทางหลวงเพื่อเชื่อมโยงฐานการผลิตที่สำคัญของประเทศและเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน	2	2	20	–	1	1	26
4. การพัฒนาโครงข่ายการขนส่งทางน้ำ	6	–	5	–	1	3	15
5. การเพิ่มขีดความสามารถในการให้บริการขนส่งทางอากาศ	4	1	8	2	–	–	15
รวม (ช่วงที่ 3 : กรกฎาคม – กันยายน 2559)	**22**	**25**	**46**	**4**	**3**	**11**	**111**
รวม (ช่วงที่ 2 : เมษายน – มิถุนายน 2559)	**25**	**25**	**43**	**3**	**2**	**13**	**111**
รวม (ช่วงที่ 1 : ตุลาคม 2558 – มีนาคม 2559)	**26**	**25**	**39**	**2**	**2**	**17**	**111**

หมายเหตุ : 1/ การศึกษา อาทิ การศึกษาความเป็นไปได้การศึกษาแนวคิดการศึกษาออกแบบรายละเอียด

2/ ก่อสร้าง/จัดหาอุปกรณ์หมายรวมถึงขั้นตอนประกวดราคา จัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน ก่อสร้าง รวมทั้งจัดหาและติดตั้งยานพาหนะและอุปกรณ์

2) แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่งระยะเร่งด่วน พ.ศ. 2559 (Action Plan)

โดยแต่งตั้งคณะกรรมการติดตามการดำเนินโครงการภายใต้แผนปฏิบัติการขับเคลื่อนการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ มีรองปลัดกระทรวงคมนาคม (หัวหน้ากลุ่มภารกิจด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านทางหลวง) เป็นประธาน สำนักนโยบายและยุทธศาสตร์สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม เป็นฝ่ายเลขานุการ ทั้งนี้ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ได้เป็นส่วนหนึ่งของคณะกรรมการดังกล่าว โดยคณะกรรมการติดตามการดำเนินโครงการฯ มีภารกิจในการกำหนดแนวทางการดำเนินโครงการภายใต้แผนปฏิบัติการขับเคลื่อนการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานของประเทศที่เกี่ยวข้องกับกระทรวงคมนาคม การติดตาม ควบคุม กำกับดูแล และเร่งรัดการดำเนินโครงการให้เป็นไปตามกรอบนโยบายและแผนการดำเนินงานที่กำหนด การให้ข้อเสนอแนะและแก้ไขปัญหาอุปสรรคในการดำเนินโครงการ รวมทั้งรายงานความคืบหน้าโครงการให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมและรัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคมทราบทุกสัปดาห์ ทั้งนี้ ความคืบหน้าของแผนงาน/โครงการภายใต้แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมระยะเร่งด่วน พ.ศ. 2559 ณ เดือนตุลาคม 2559 สรุปสาระสำคัญได้ ดังนี้

ตารางที่ 2 สรุปสถานะการดำเนินโครงการตามแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่งระยะเร่งด่วน พ.ศ. 2559 (Action Plan)

แผนงาน/โครงการ	หน่วยงานรับผิดชอบ	สถานะ					
		ศึกษาความเหมาะสม	EIA	ครม.	เตรียมประกวดราคา	ประกวดราคา	ก่อสร้าง
ด้านการขนส่งทางบก							
1. โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายพัทยา - มาบตาพุด	ทล.	✓	✓	✓	✓	✓	o
2. โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างสายบางปะอิน - นครราชสีมา	ทล.	✓	o	✓	✓	o	
3. โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างสายบางใหญ่ - กาญจนบุรี	ทล.	✓	✓	✓	✓	o	
ด้านการขนส่งทางน้ำ							
4. โครงการพัฒนาท่าเทียบเรือชายฝั่ง A ที่ท่าเรือแหลมฉบัง	กทท.	✓	✓	✓	✓	✓	o
5. โครงการพัฒนาศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟที่ท่าเรือแหลมฉบัง (ระยะที่ 1)	กทท.	✓	✓	✓	✓	✓	o
ด้านการขนส่งทางราง							
รถไฟทางคู่ขนาดทาง 1 เมตร							
6. โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมทางถนนจิระ - ขอนแก่น	รฟท.	✓	✓	✓	✓	✓	o
7. โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงมาบกะเบา - ชุมทางถนนจิระ	รฟท.	✓	✓	✓	o		
8. โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ช่วงนครปฐม - หัวหิน	รฟท.	✓	✓	o	o		
9. โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ช่วงประจวบคีรีขันธ์ - ชุมพร	รฟท.	✓	✓	✓	o		
10. โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ช่วงลพบุรี - ปากน้ำโพ	รฟท.	✓	✓	o	o		
รถไฟทางคู่ขนาดทาง 1.435 เมตร		✓	✓				
11. โครงการความร่วมมือก่อสร้างทางรถไฟ ไทย - จีน	สนข./รฟท.	o (FS)	o				
12. โครงการความร่วมมือก่อสร้างทางรถไฟ ไทย - ญี่ปุ่น	สนข./รฟท.	o (FS)	o				
13. โครงการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูง ช่วงกรุงเทพฯ - หัวหิน	สนข./รฟท.	✓	o	o (PPP)			
14. โครงการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูง ช่วงกรุงเทพฯ - ระยอง	รฟท.	✓	o	o (PPP)			
โครงข่ายรถไฟฟ้า		✓					
15. โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงศูนย์วัฒนธรรมฯ - มีนบุรี	รฟม.	✓	✓	✓	✓	o	
16. โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย - มีนบุรี	รฟม.	✓	✓	✓	✓	o	
17. โครงการรถไฟฟ้าสายเหลือง ช่วงลาดพร้าว - สำโรง	รฟม.	✓	✓	✓	✓	o	
18.โครงการระบบรถไฟชานเมือง สายสีแดงอ่อน ช่วงบางซื่อ - พญาไท - มักกะสัน - หัวหมาก และสายสีแดงเข้ม ช่วงบางซื่อ - หัวลำโพง	รฟท.	✓	✓	✓	o		
19. โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน - ราษฎร์บูรณะ	รฟม.	✓	o	o			
ด้านการขนส่งทางอากาศ		✓		✓			
20. โครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะที่ 2	ทอท.	✓	✓	✓	✓	o	o

ที่มา : สำนักนโยบายและยุทธศาสตร์ กระทรวงคมนาคม (ข้อมูล ณ วันที่ 5 ตุลาคม 2559)

ผลการดำเนินงานประจำปีงบประมาณ 2559 (ตุลาคม 2558 – กันยายน 2559)

ปีงบประมาณ 2559 สนข. ได้ดำเนินการติดตามและประเมินผลการดำเนินงานตามแผนหลักด้านการขนส่งและจราจร พ.ศ. 2554 – 2563 ฉบับทบทวนโดยครอบคลุมเป้าประสงค์หลัก 5 เป้าประสงค์ ดังนี้

เป้าประสงค์ที่ 1 เพื่อให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางเชื่อมต่อการเดินทางและการขนส่ง

เป้าประสงค์ที่ 2 เพื่อเพิ่มความคล่องตัว และการเข้าถึงระบบการคมนาคมขนส่ง

เป้าประสงค์ที่ 3 เพื่อปรับปรุงและเพิ่มความปลอดภัย (Safety) ในการเดินทางและการขนส่ง

เป้าประสงค์ที่ 4 เพื่อส่งเสริมการขนส่งที่ประหยัดพลังงาน (Energy Saving) และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

เป้าประสงค์ที่ 5 เพื่อยกระดับการเข้าถึงและเพิ่มการใช้ระบบขนส่งสาธารณะ

สรุปได้ดังนี้ หน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคมได้มีการนำโครงการ/มาตรการสำคัญที่กำหนดไว้ในแผนหลักฯ ภายใต้กรอบแผนยุทธศาสตร์การพัฒนารายสาขาการขนส่ง (ทางถนน ทางน้ำ ทางอากาศ และทางราง) ไปสู่การปฏิบัติแล้ว จำนวน 115 โครงการคิดเป็นร้อยละ 88.46 และ 31 มาตรการ คิดเป็นร้อยละ 86.11

2.1.2 การพัฒนาพื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ

โครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor)

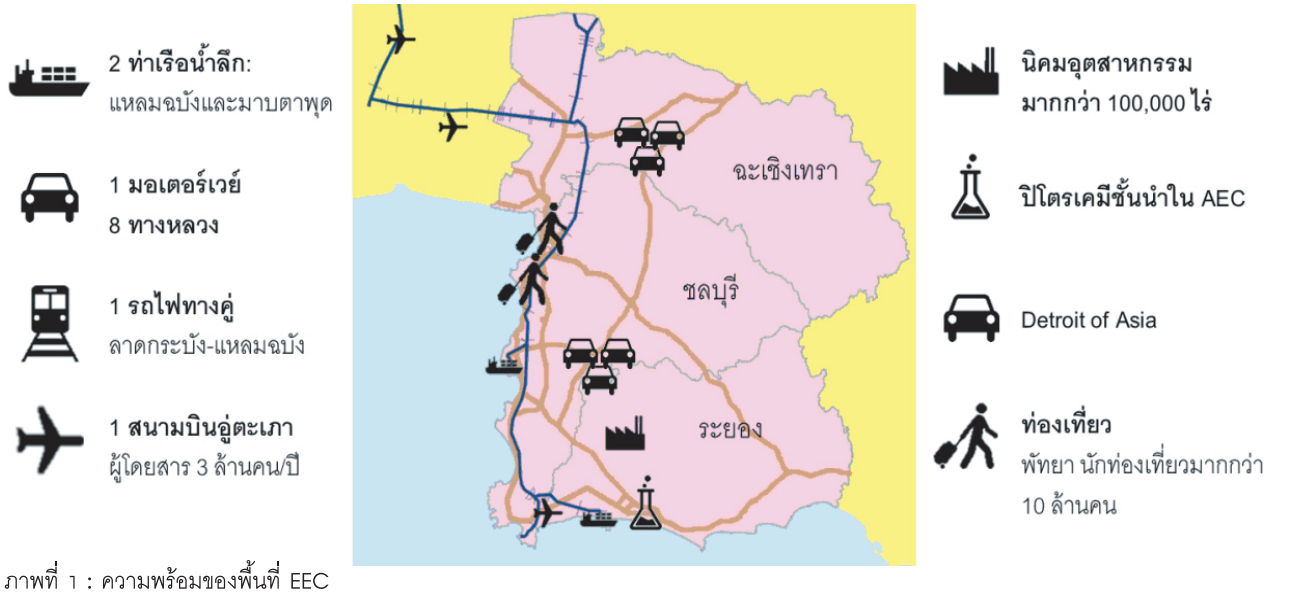
คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 28 มิถุนายน 2559 เห็นชอบโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor : EEC) โดยมีพื้นที่ใน 3 จังหวัดภาคตะวันออก ประกอบด้วย จังหวัดชลบุรี ระยอง และฉะเชิงเทรา มุ่งหวังให้พื้นที่ดังกล่าวเป็นเขตเศรษฐกิจชั้นนำของอาเซียนและเป็นแหล่งลงทุนหลักของประเทศ ประกอบด้วย 4 กลุ่มงาน ดังนี้

(1) กลุ่มงานภาพรวมพื้นที่ EEC นิคมอุตสาหกรรม เพื่อคาดการณ์และกำหนดอุปสงค์พื้นที่และระบุที่ตั้งแต่ละกลุ่มประเภทอุตสาหกรรม

(2) กลุ่มงานโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมรองรับการพัฒนา EEC และนำไปสู่การเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของภูมิภาค

(3) กลุ่มงานพัฒนาพื้นที่อู่ตะเภา ได้แก่ ท่าอากาศยานอู่ตะเภา ศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยาน และท่าเรือพาณิชย์สัตหีบ

(4) กลุ่มงานพัฒนาเมือง (Urbanization) เพื่อการวางแผนพัฒนาเมือง ระบบสาธารณูปโภค ไฟฟ้า ประปา ขยะ โดยมีพระราชบัญญัติพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ. ... เพื่อส่งเสริมการพัฒนาพื้นที่ดังกล่าว ทั้งนี้ **สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร ได้รับมอบหมายดำเนินการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมรองรับการพัฒนา EEC เพื่อนำไปสู่การเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของภูมิภาค**



ภาพที่ 1 : ความพร้อมของพื้นที่ EEC

1) แผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อเชื่อมโยงเครือข่ายคมนาคม

การพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออกจะต้องมีการบูรณาการเชื่อมโยงทั้งระบบสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรในฐานะหน่วยงานหลักผู้รับผิดชอบการพัฒนาด้านโครงสร้างพื้นฐาน จึงได้เตรียมแผนงานการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานเพื่อเตรียมความพร้อมการพัฒนาพื้นที่และส่งเสริมการดึงดูดการลงทุนภาคเอกชน เชื่อมโยงการคมนาคมขนส่งทั้งทางถนน ทางราง ทางเรือ และทางอากาศ เพื่อลดระยะเวลาในการเดินทางและขนส่งสินค้า ลดต้นทุนโลจิสติกส์ และเพิ่มความปลอดภัยประกอบด้วย

1.1) การพัฒนาทางอากาศ

ท่าอากาศยานนานาชาติอู่ตะเภา มีพื้นที่ทั้งหมดประมาณ 16,700 ไร่ โดยรัฐบาลมีนโยบายขยายขีดความสามารถท่าอากาศยานอู่ตะเภาในปัจจุบันที่สามารถของรับผู้โดยสารได้ 3 ล้านคน/ปี โดยก่อสร้างอาคารผู้โดยสารหลังใหม่ (หลังที่ 3) ทางวิ่งที่ 2 (Runway) เชื่อมต่อสถานีรถไฟความเร็วสูงสาย กทม. – พัทยา – ระยอง ให้อำนวยความสะดวกรองรับผู้โดยสารได้ถึง 20 ล้านคน/ปี โดยเมื่อปี พ.ศ. 2558 สนข. ได้ดำเนินงานศึกษาความเหมาะสมการจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรมการบินของประเทศไทย ซึ่งเสนอให้พัฒนากิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางอากาศประกอบด้วย

- ศูนย์ซ่อมอากาศยาน (MRO) และเชื่อมต่ออุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนอากาศยาน
- ศูนย์ฝึกอบรมด้านอุตสาหกรรมการบิน
- ศูนย์ขนส่งสินค้าทางอากาศและระบบโลจิสติกส์ (Air Cargo and Logistics Hub)
- กิจกรรม General Aviation
- กิจกรรมพาณิชย์ปลอดอากร (Free Trade Zone)



ภาพที่ 2 : ท่าอากาศยานอู่ตะเภา

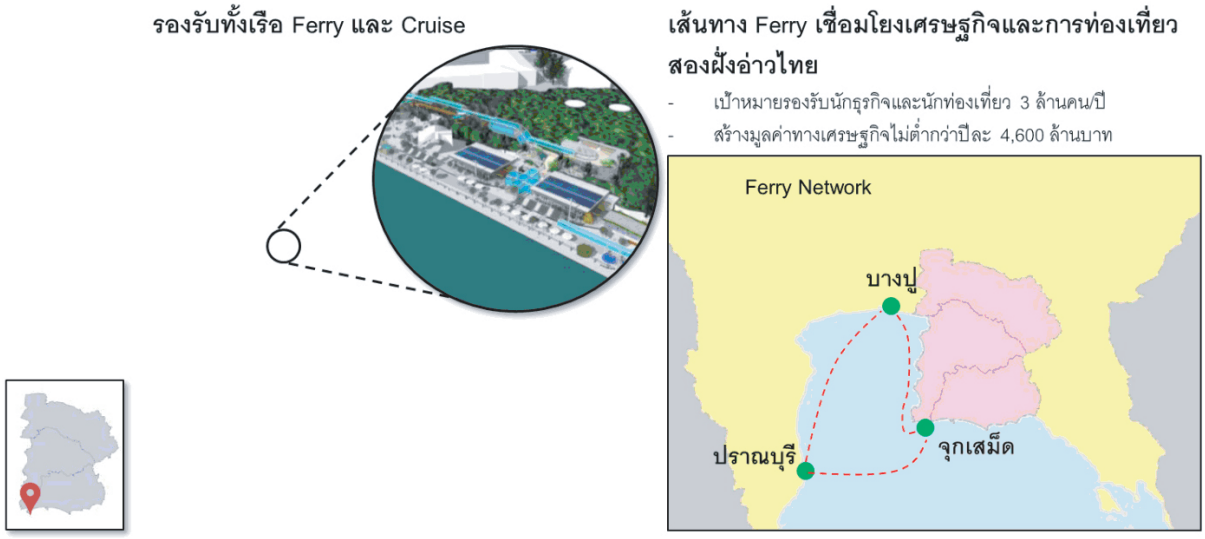
1.2) การพัฒนาทางน้ำ

การพัฒนาท่าเรือขนส่งสินค้าเพื่อเป็นประตูเศรษฐกิจของภูมิภาค (Gateway to CLMV) ประกอบด้วย

– ท่าเรือแหลมฉบัง เป็นท่าเรือน้ำลึกหลักในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่มีอัตราการเติบโตของการให้บริการขนถ่ายสินค้าสูง ปัจจุบันอยู่ระหว่างการพัฒนาศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟ (STRO) รองรับตู้สินค้า 2 ล้านทีอียูต่อปี พัฒนาท่าเทียบเรือชายฝั่ง (ท่าเทียบเรือ A) รองรับตู้สินค้าชายฝั่ง 3 แสนทีอียูต่อปี และปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อแก้ไขปัญหาจราจรภายในท่าเรือ รวมทั้งโครงการท่าเรือแหลมฉบังระยะที่ 3 เพื่อรองรับตู้สินค้าได้สูง 8 ล้านทีอียูต่อปี

– ท่าเรือมาบตาพุด เป็นท่าเรืออุตสาหกรรมที่มีขนาดใหญ่และทันสมัยมีการให้บริการแบบเบ็ดเสร็จครบวงจร สามารถรองรับเรือบรรทุกขนาด 264,000 DWT เปิดให้บริการ 12 ท่า (ท่าเรือสาธารณะ 2 ท่า และท่าเรือเฉพาะกิจ 10 ท่า) โดยมีเอกชน 19 ราย เช่าดำเนินการเป็นท่าเรือ คลังน้ำมัน คลังสินค้า และโรงไฟฟ้า ปัจจุบันอยู่ระหว่างการศึกษาตลาด ออกแบบเบื้องต้น และ EHIA ท่าเทียบเรืออุตสาหกรรมระยะที่ 3 เพื่อให้เป็นท่าเรือชั้นนำที่มีศักยภาพ ขีดความสามารถ และสิ่งอำนวยความสะดวกอย่างเพียงพอในการเป็นท่าเรือที่สำคัญในภูมิภาคเอเชีย มีเป้าหมายในการรองรับเรือขนส่งสินค้าเหลวและก๊าซธรรมชาติ ประกอบด้วย ท่าเรือสินค้าเหลว ท่าเรือก๊าซ ท่าเรือบริการ และพื้นที่คลังสินค้าและธุรกิจต่อเนื่องกับก๊าซธรรมชาติ

– การพัฒนาท่าเรือขนส่งผู้โดยสาร ปัจจุบันกองทัพเรือได้ปรับเปลี่ยนบทบาทท่าเรือพาณิชย์สัตหีบ ให้รองรับกิจกรรมด้านความมั่นคงควบคู่กับพาณิชย์มากยิ่งขึ้น โดยใช้ประโยชน์เพื่ออุตสาหกรรมต่อเรือ ประกอบแท่นขุดเจาะน้ำมัน และขนส่งผู้โดยสาร โดยมีแผนการพัฒนาท่าเรือจุกเสม็ดให้เป็นจุดจอดเรือสำราญ (Cruise และ Ferry) เพื่อเชื่อมต่อการเดินทางชายฝั่งทะเลอ่าวไทยในเส้นทาง บางปู–พัทยา/จุกเสม็ด–ชะอำ/ปราณบุรี โดยปัจจุบันกรมเจ้าท่าได้ประกาศเชิญชวนให้เอกชนที่สนใจเข้าร่วมการเดินเรือในเส้นทางดังกล่าวแล้ว หากมีผู้ยื่นข้อเสนอ จะได้มีการดำเนินงานร่วมพัฒนาในรายละเอียดต่อไปในอนาคต



ภาพที่ 3 : ท่าเรือ Ferry เชื่อมชายฝั่งทะเลอ่าวไทย

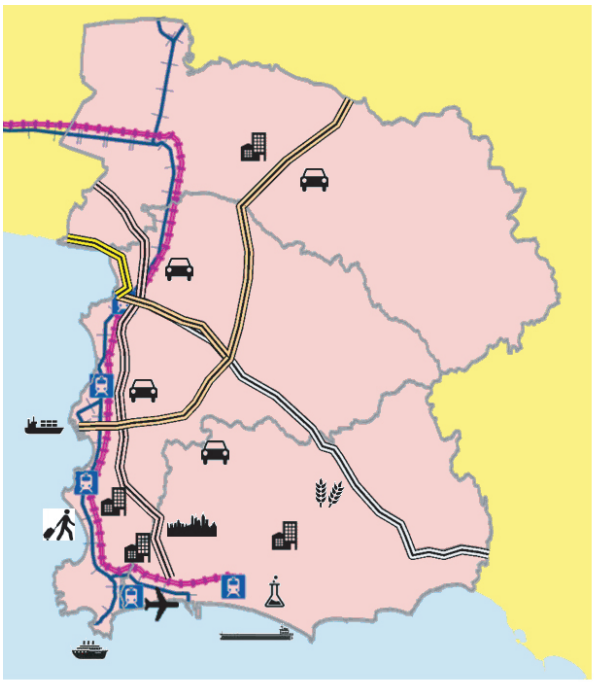
1.3) การพัฒนาทางถนน

พื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออกมีโครงข่ายถนนค่อนข้างสมบูรณ์ครอบคลุมทั่วถึง ทางหลวงสายหลักส่วนใหญ่ได้มีการพัฒนาแล้วเสร็จตามแผนที่สำคัญ ได้แก่ ทางหลวงหมายเลข 3 34 36 304 331 344 361 และทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (มอเตอร์เวย์) หมายเลข 7 กรุงเทพฯ – ชลบุรี และปัจจุบันอยู่ระหว่างก่อสร้างส่วนขยายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ช่วงพัทยา – มาบตาพุด ทั้งนี้มีการพัฒนาโครงข่ายสายรองเพื่อเชื่อมโยงระบบการขนส่งและเชื่อมต่อแหล่งท่องเที่ยวให้มีความสมบูรณ์ยิ่งขึ้น

1.4) การพัฒนาระบบราง

– ระบบรถไฟขนส่งสินค้า โดยการพัฒนาระบบรางเพื่อให้เป็นโครงข่ายหลักในการขนส่งสินค้าของภูมิภาคและประเทศไทยโดยเฉพาะการขนส่งสินค้าระหว่างสถานีบรรจุและแยกกล่อง (ICD) ที่ลาดกระบังและท่าเรือแหลมฉบัง แก้ไขปัญหาขาดแคลนรถจักรและแคร่บรรทุกสินค้า เพิ่มความปลอดภัยในการเดินรถ และเพิ่มศักยภาพการบริการระบบราง โดยปัจจุบันอยู่ระหว่างก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงฉะเชิงเทรา – คลองสิบเก้า – แก่งคอย เพื่อเพิ่มศักยภาพการเชื่อมต่อแหล่งผลิตสินค้าเกษตรในภาคตะวันออกสู่ท่าเรือแหลมฉบัง

– ระบบรถไฟขนส่งผู้โดยสาร ประกอบด้วย โครงการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูงกรุงเทพฯ – ระยอง และโครงการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนในเมืองพัทยา เป็นต้น



1. สนามบินอู่ตะเภา และการซ่อมบำรุงอากาศยาน
2. ท่าเรือจุกเสม็ด
3. ท่าเรือแหลมฉบัง เฟส 3
4. ท่าเรือมาบตาพุด เฟส 3
5. รถไฟความเร็วสูง
6. รถไฟทางคู่
7. ทางหลวงสายใหม่ มอเตอร์เวย์
8. อุตสาหกรรมอากาศยาน ซ่อมบำรุง และธุรกิจต่อเนื่อง
9. ปิโตรเคมีขั้นสูงและอุตสาหกรรมชีวภาพ
10. ยานยนต์ ชิ้นส่วนยานยนต์ อิเล็กทรอนิกส์ และหุ่นยนต์
11. เกษตรแปรรูป
12. การท่องเที่ยวกลุ่มรายได้ดีและการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ
13. Global Business Hub / Free Economic Zone
14. ขยายเมืองปัจจุบัน – สร้างเมืองใหม่

ภาพที่ 4 : โครงการลงทุนสำคัญในพื้นที่ EEC



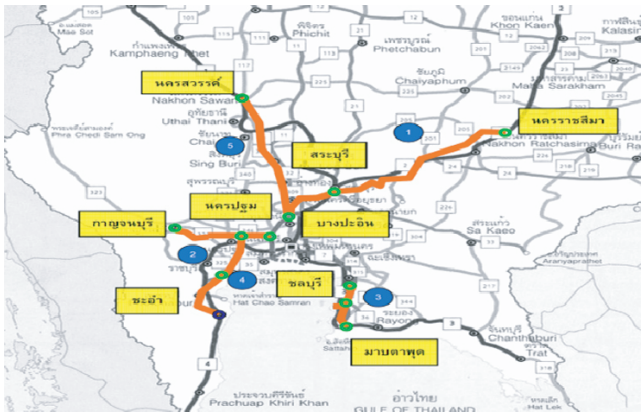
2.1.3 การวิเคราะห์ กลั่นกรองโครงการลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม

บทบาทสำคัญประการหนึ่งของ สนข. ในฐานะหน่วยงานวิชาการด้านนโยบายและแผน คือ การวิเคราะห์กลั่นกรอง และประเมินความเหมาะสมความเป็นไปได้ของแผนงาน/โครงการลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและบริการระบบขนส่งทางบก ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศ ตลอดจนโครงการลงทุนที่มีความเหมาะสมจะดำเนินการโดยให้เอกชนร่วมลงทุน (PPP) ภายใต้พระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2556 ของหน่วยงานส่วนราชการและรัฐวิสาหกิจ ในสังกัด คค. รวมทั้งภารกิจการพิจารณาเสนอแนวทางการปรับปรุงโครงสร้างเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของหน่วยงาน ซึ่ง กทผ. ได้จัดทำเป็นความเห็นและข้อเสนอแนะประกอบการพิจารณาของ คค. รวมทั้งนำเสนอ ครม. พิจารณาให้ความเห็นชอบในการดำเนินโครงการเพื่อพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งคนและสินค้า และการพัฒนาประตูการค้าที่สำคัญ โดยในปีงบประมาณ 2559 กทผ. ได้พิจารณาความเหมาะสมในการดำเนินโครงการลงทุนและการกำหนดนโยบายที่สำคัญของ คค. ดังนี้

1) **การขนส่งทางบก** การพิจารณาวิเคราะห์กลั่นกรองโครงการจัดหารถโดยสารใหม่ของ ขสมก. เพื่อเพิ่มศักยภาพในการให้บริการระบบขนส่งสาธารณะ การขอขยายเงินกู้จากธนาคารพัฒนาเอเชีย (ADB) สำหรับดำเนินโครงการก่อสร้างทางสายหลักเป็น 4 ช่องจราจร ทางหลวงหมายเลข 22 ช่วงอ.หนองหาน – อ.พังโคน ช่วงสกลนคร – นครพนม และทางหลวงหมายเลข 23 ช่วงร้อยเอ็ด – ยโสธร ของ ทล. นอกจากนี้ ยังดำเนินการวิเคราะห์กลั่นกรองการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ ได้แก่ การให้เอกชนมีส่วนร่วมดำเนินงานและบำรุงรักษา (Operation and Maintenance) โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางปะอิน – นครราชสีมา และสายบางใหญ่ – กาญจนบุรี ของ ทล. รวมทั้งโครงการศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชียงของ จ.เชียงราย และโครงการศูนย์การขนส่งชายแดนจังหวัดนครพนม



โครงการก่อสร้างทางสายหลักเป็น 4 ช่องจราจร ทางหลวงหมายเลข 22 ช่วงอ.หนองหาน – อ.พังโคน ช่วงสกลนคร – นครพนม และทางหลวงหมายเลข 23 ช่วงร้อยเอ็ด – ยโสธร ของ ทล.



โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางปะอิน – นครราชสีมา และสายบางใหญ่ – กาญจนบุรี ของ ทล.

2) **ทางน้ำ** การวิเคราะห์กลั่นกรองการดำเนินการตามข้อกำหนดในพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2556 ภายหลังการสิ้นสุดสัมปทานท่าเทียบเรือ B2 B3 และ B4 ท่าเรือแหลมฉบัง เพื่อเป็นแนวทางการดำเนินงานของ กทท. ในอนาคตต่อไป

3) **ทางอากาศ** การวิเคราะห์กลั่นกรองขออนุมัติขยายกรอบวงเงินลงทุนเพื่อดำเนินการการชดเชยผลกระทบด้านเสียงสืบเนื่องจากโครงการพัฒนาท่าอากาศยานภูเก็ตของ ทอท. และโครงการก่อสร้างอาคารเรียน ศูนย์พัฒนาบุคลากรด้านการบิน อาคารฝ่ายอำนวยการและสิ่งก่อสร้างประกอบ พร้อมครุภัณฑ์ ของ สบพ. เพื่อใช้เป็นอาคารหลังใหม่ ซึ่งจะเป็นการส่งเสริมระบบการศึกษาการบินของไทยให้มีมาตรฐานต่อไปอย่างเป็นระบบ

ทั้งนี้ การดำเนินการข้างต้นเป็นการปฏิบัติงานตามบทบาทภารกิจหน้าที่หลักของ สนข. เพื่อ**เป็นกลไกหลักผลักดันและขับเคลื่อนแผนงาน/โครงการลงทุนพัฒนาของ คค.** ให้สามารถนำไปสู่การปฏิบัติอย่างบูรณาการ แล้วเสร็จ เกิดผลลัพธ์ตามเป้าหมายที่วางไว้ ภายในกรอบระยะเวลาที่กำหนด สอดคล้องตามยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของ คค. ซึ่งมุ่งเน้นเสริมสร้างศูนย์กลางเชื่อมโยงโครงข่ายการเดินทางและการเชื่อมต่อระบบขนส่ง การเพิ่มขีดความสามารถทางหลวงเพื่อเชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจและฐานการผลิตที่สำคัญของประเทศไทยและประเทศเพื่อนบ้าน การพัฒนาโครงข่ายการขนส่งทางน้ำ การเพิ่มขีดความสามารถในการให้บริการขนส่งทางอากาศ รวมถึงการสนับสนุนพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมือง และยกระดับความคล่องตัวในการเดินทางและการขนส่งไปสู่ศูนย์กลางของภูมิภาคทั่วประเทศต่อไป







ขับเคลื่อนการพัฒนาระบบราง เพื่อการพัฒนาอย่างยั่งยืน

การขนส่งทางราง เป็นระบบการขนส่งที่มีประสิทธิภาพ สามารถช่วยเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน ซึ่งการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบรางเป็นนโยบายที่รัฐบาลให้ความสำคัญในการพัฒนาโครงข่ายการขนส่งทางรางให้สมบูรณ์ครอบคลุมทั่วทั้งประเทศ เชื่อมต่อกับระบบการขนส่งรูปแบบอื่น และเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านเพื่อให้ประชาชนได้รับความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยในการเดินทาง ทั้งนี้ การขับเคลื่อนการพัฒนาระบบราง เพื่อการพัฒนาอย่างยั่งยืน สรุปดังนี้

1) การพัฒนารถไฟทางคู่ ขนาดความกว้างทาง 1 เมตร (Meter Gauge)

1.1) แผนการพัฒนา รถไฟทางคู่ ขนาดทาง 1 เมตร



ระยะที่ 1 จำนวน 7 เส้นทาง รวม 995 กิโลเมตร

1. ฉะเชิงเทรา–คลองสิบเก้า–แก่งคอย	106 กิโลเมตร
2. ชุมทางถนนจิระ–ขอนแก่น	185 กิโลเมตร
3. ประจวบคีรีขันธ์–ชุมพร	167 กิโลเมตร
4. ลพบุรี–ปากน้ำโพ	148 กิโลเมตร
5. มาบกะเบา–ชุมทางถนนจิระ	132 กิโลเมตร
6. นครปฐม–หัวหิน	165 กิโลเมตร
7. หัวหิน–ประจวบคีรีขันธ์	90 กิโลเมตร

ระยะที่ 2 ศึกษาออกแบบรายละเอียด จำนวน 7 เส้นทาง รวม 1,493 กิโลเมตร

1. ปากน้ำโพ–เด่นชัย	285 กิโลเมตร
2. ชุมทางจิระ–อุบลราชธานี	309 กิโลเมตร
3. ขอนแก่น–หนองคาย	174 กิโลเมตร
4. ชุมพร–สุราษฎร์ธานี	167 กิโลเมตร
5. สุราษฎร์ธานี–สงขลา	324 กิโลเมตร
6. หาดใหญ่–ปาดังเบซาร์	45 กิโลเมตร
7. เด่นชัย–เชียงใหม่	189 กิโลเมตร

1.2) ความก้าวหน้าของแต่ละโครงการ สรุปดังนี้

ระยะที่ 1 จำนวน 7 เส้นทาง ระยะทาง 995 กิโลเมตร

โครงการ	สถานะ
1) ช่วงฉะเชิงเทรา-คลอง 19-แก่งคอย	- รฟท. เริ่มก่อสร้าง 19 ก.พ. 59 - กำหนดแล้วเสร็จปี 2562
2) ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น	- รฟท. เริ่มก่อสร้างเมื่อวันที่ 19 ก.พ. 59 - กำหนดแล้วเสร็จปี 2562
3) ช่วงประจวบคีรีขันธ์-ชุมพร	- รฟท. อยู่ระหว่างการประกวดราคา - กำหนดแล้วเสร็จปี 2562
4) ช่วงมาบกะเบา-ชุมทางถนนจิระ	- รฟท. อยู่ระหว่างการประกวดราคา - กำหนดแล้วเสร็จปี 2562
5) ช่วงลพบุรี-ปากน้ำโพ	- รฟท. อยู่ระหว่างการประกวดราคา - กำหนดแล้วเสร็จปี 2563
6) ช่วงนครปฐม-หัวหิน	- รฟท. อยู่ระหว่างการประกวดราคา - กำหนดแล้วเสร็จปี 2563
7) ช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์	- รฟท. อยู่ระหว่างการประกวดราคา - กำหนดแล้วเสร็จปี 2563

ระยะที่ 2 จำนวน 7 เส้นทาง ระยะทาง 1,493 กิโลเมตร

โครงการ	สถานะ
1) ช่วงปากน้ำโพ-เด่นชัย	- คณะกรรมการ รฟท. เห็นชอบ และเตรียมเสนอ คค. ขออนุมัติดำเนินโครงการในเดือน ก.พ. 60 - อยู่ระหว่างการพิจารณา EIA
2) ช่วงชุมทางถนนจิระ - อุบลราชธานี	- คณะกรรมการ รฟท. เห็นชอบ และเตรียมเสนอ คค. ขออนุมัติดำเนินโครงการในเดือน ก.พ. 60 - อยู่ระหว่างการพิจารณา EIA
3) ช่วงขอนแก่น-หนองคาย	- คณะกรรมการ รฟท. เห็นชอบ และเตรียมเสนอ คค. ขออนุมัติดำเนินโครงการในเดือน ก.พ. 60 - อยู่ระหว่างการพิจารณา EIA
4) ชุมพร-สุราษฎร์ธานี	- รฟท. ออกแบบรายละเอียดแล้วเสร็จ คณะกรรมการ รฟท. เห็นชอบโครงการเมื่อวันที่ 20 ม.ค. 60 เตรียมเสนอ คค. เดือน ก.พ. 60 - อยู่ระหว่างการพิจารณา EIA
5) สุราษฎร์ธานี-ชุมทางหาดใหญ่-สงขลา	- รฟท. ออกแบบรายละเอียดแล้วเสร็จ คณะกรรมการ รฟท. เห็นชอบโครงการเมื่อวันที่ 20 ม.ค. 60 เตรียมเสนอ คค. เดือน ก.พ. 60 - อยู่ระหว่างการพิจารณา EIA
6) เด่นชัย-เชียงใหม่	- คณะทำงานด้านเทคนิค รฟท. อยู่ระหว่างการพิจารณาร่างแบบรายละเอียด - รฟท. อยู่ระหว่างประมวลเรื่องเสนอคณะกรรมการ รฟท.
7) ชุมทางหาดใหญ่-ปาดังเบซาร์	- อยู่ระหว่างการพิจารณา EIA

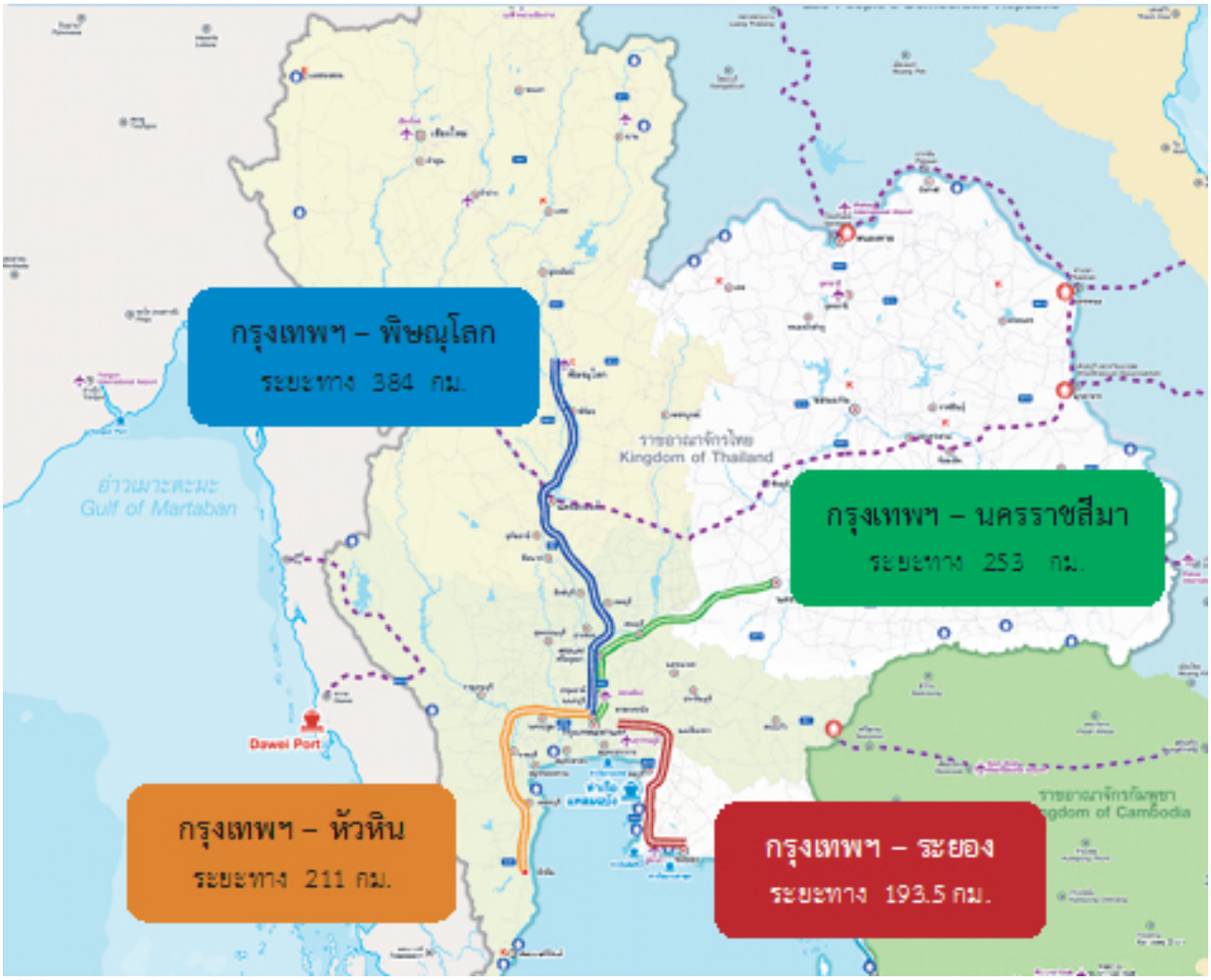
รถไฟทางคู่สายใหม่ จำนวน 2 เส้นทาง ระยะทาง 681 กิโลเมตร

โครงการ	สถานะ
1) เด่นชัย–เชียงราย–เชียงของ	– อยู่ระหว่างเสนอ คค. เพื่อขออนุมัติดำเนินโครงการ
2) บ้านไผ่–มุกดาหาร–นครพนม	– อยู่ระหว่างเสนอ คค. เพื่อขออนุมัติดำเนินโครงการ – อยู่ระหว่างการพิจารณา EIA

2) การพัฒนาโครงการรถไฟความเร็วสูง

2.1) แผนการพัฒนารถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1

แผนก่อสร้างรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1 จำนวน 4 เส้นทาง





2.2) ความก้าวหน้าของแต่ละโครงการ สรุปดังนี้

โครงการ	สถานะ
1) โครงการความร่วมมือด้านระบบราง (ไทย-จีน)	- เมื่อวันที่ 19 ธันวาคม 2557 ได้มีการลงนามในบันทึกความเข้าใจ (Memo randum of Understanding : MOU) ว่าด้วยความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยกับสาธารณรัฐประชาชนจีน โดยรัฐบาลไทยตกลงให้รัฐบาลจีนเข้ามามีส่วนร่วมดำเนินการตามกรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558-2565 ในโครงการรถไฟทางคู่ขนาดมาตรฐาน (Standard Gauge) เส้นทางหนองคาย-โคราช-แก่งคอย-ท่าเรือมาบตาพุด และเส้นทางแก่งคอย-กรุงเทพฯ รวมระยะทาง 873 กิโลเมตร โดยทั้งสองฝ่ายใช้ความร่วมมือในรูปแบบรัฐบาลต่อรัฐบาล (G to G) ในการดำเนินโครงการ - เมื่อวันที่ 23 มีนาคม 2559 นายกรัฐมนตรีไทยได้หารือทวิภาคีร่วมกับนายกรัฐมนตรีจีน ได้ข้อยุติในหลักการว่าฝ่ายไทยจะเป็นผู้รับผิดชอบการลงทุนโครงการทั้งหมด ในรูปแบบรถไฟความเร็วสูงที่ 250 กิโลเมตร/ชั่วโมง - รฟท. อยู่ระหว่างเสนอ คค. เพื่อพิจารณาเสนอ ครม. เพื่อพิจารณาอนุมัติดำเนินโครงการ
2) โครงการความร่วมมือด้านระบบราง (ไทย-ญี่ปุ่น)	- ได้มีการลงนามบันทึกแสดงเจตจำนง (Memorandum of Intent) ระหว่างกระทรวงคมนาคมของไทย และกระทรวงที่ดิน โครงสร้างพื้นฐานการขนส่งและการท่องเที่ยวแห่งญี่ปุ่น (MLIT) เมื่อวันที่ 9 กุมภาพันธ์ 2558 - JICA ได้รับมอบหมายจาก MLIT ให้ดำเนินการศึกษาความเหมาะสมโครงการฯ เบื้องต้น เพื่อเสนอแนะรูปแบบการลงทุน โดยมีแผนดำเนินงานระยะที่ 1 ระหว่างเดือนมกราคม - มิถุนายน 2559 ซึ่งฝ่ายญี่ปุ่นได้นำเสนอสรุปผลการศึกษาเบื้องต้น พบว่า โครงการรถไฟความเร็วสูง เส้นทางกรุงเทพฯ-เชียงใหม่ จะเป็นการพัฒนารถไฟทางคู่ขนาดทางมาตรฐานกว้าง 1.435 เมตร โดยใช้ระบบรถไฟความเร็วสูงของญี่ปุ่น (Shinkansen) ซึ่งการพัฒนาจะแบ่งออกเป็น 2 ระยะ ระยะแรกจะพัฒนาในเส้นทาง กรุงเทพฯ-พิษณุโลก และในระยะที่สองจะพัฒนาต่อเนื่องในเส้นทาง พิษณุโลก-เชียงใหม่ - ลงนามใน MOC สำหรับการดำเนินงานความร่วมมือด้านระบบรางในระยะที่ 2 แล้ว เมื่อวันที่ 6 สิงหาคม 2559 - ฝ่ายญี่ปุ่นจะส่งรายงานผลการศึกษาความเหมาะสมของโครงการรถไฟความเร็วสูง ขั้นสุดท้ายให้ฝ่ายไทยภายในเดือนมิถุนายน 2560
3) โครงการรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ-หัวหิน	- อยู่ระหว่างการเพิ่มเติมรายงาน EIA ตามความเห็นของ คชก. - คณะกรรมการ รฟท. เห็นชอบรายงานวิเคราะห์โครงการฯ ให้เอกชนร่วมลงทุน (PPP) - คค. เห็นชอบรายงานวิเคราะห์โครงการฯ ให้เอกชนร่วมลงทุน (PPP) และให้ รฟท. เสนอ สคร. เพื่อดำเนินการต่อไป
4) โครงการรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ-ระยอง	- คณะกรรมการ รฟท. เห็นชอบรายงานวิเคราะห์โครงการฯ ให้เอกชนร่วมลงทุน (PPP) - คค. เห็นชอบรายงานวิเคราะห์โครงการฯ ให้เอกชนร่วมลงทุน (PPP) และให้ รฟท. เสนอ สคร. เพื่อดำเนินการต่อไป

3) การพัฒนาระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

3.1) แผนการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล





3.2) ความก้าวหน้าของแต่ละโครงการ สรุปดังนี้

โครงการที่เปิดให้บริการแล้ว จำนวน 5 โครงการ ระยะทาง 124 กิโลเมตร ได้แก่

- **ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร (BTS)** ระยะทาง 36.92 กิโลเมตร ประกอบด้วย สายสุขุมวิท 22.25 กม. : ช่วงหมอชิต-อ่อนนุช (17 กม.) และช่วงอ่อนนุช - แบริ่ง (5.25 กม.) สายสีลม 14.67 กม. : ช่วงสนามกีฬาแห่งชาติ-สะพานตากสิน (6.5 กม.) ช่วงสะพานตากสิน - วงเวียนใหญ่ (2.2 กม.) และช่วงวงเวียนใหญ่ - บางหว้า (5.97 กม.)
- **รถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล ช่วงบางซื่อ-หัวลำโพง** ระยะทาง 20 กิโลเมตร
- **ระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (Airport Rail Link)** ช่วงสนามบินสุวรรณภูมิ-พญาไท ระยะทาง 28.5 กิโลเมตร
- **ระบบรถไฟชานเมือง (สายสีแดงอ่อน)** ช่วงบางซื่อ-ตลิ่งชัน ระยะทาง 15 กิโลเมตร
- **รถไฟฟ้ามหานครสายฉลองรัชธรรม (สายสีม่วง)** ช่วงเตาปูน-บางใหญ่ ระยะทาง 23 กิโลเมตรเปิดให้บริการอย่างเป็นทางการเมื่อวันที่ 6 สิงหาคม 2559

โครงการที่อยู่ระหว่างการก่อสร้าง จำนวน 4 โครงการ ระยะทางรวม 85 กิโลเมตร

โครงการ	ระยะทาง (กม.)	สถานะ
1) สายสีน้ำเงิน ช่วงบางซื่อ-ท่าพระ หัวลำโพง-บางแค	 13 14	- ก่อสร้างงานโยธา ก้าวหน้าร้อยละ 88 - แผนเปิดบริการ พ.ศ. 2562
2) สายสีเขียวเข้ม ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ	12.8	- ก่อสร้างงานโยธาแล้วเสร็จ - งานระบบรถไฟฟ้าและเดินรถ : อยู่ระหว่างการพิจารณาของ กทม. และ รฟม. - แผนเปิดบริการ พ.ศ. 2561
3) สายสีเขียวเข้ม ช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ ช่วงสะพานใหม่-คูคต	 11.4 7	- ก่อสร้างงานโยธา ก้าวหน้าร้อยละ 20 - แผนเปิดบริการ พ.ศ. 2563
4) สายสีแดงเข้ม ช่วงบางซื่อ-รังสิต	26.3	- ก่อสร้างงานโยธา สัญญา 1 งานโยธาสำหรับสถานีกลางบางซื่อ และศูนย์ซ่อมบำรุง : ผลการดำเนินงาน ร้อยละ 54.64 สัญญา 2 งานโยธาสำหรับทางรถไฟบางซื่อ-รังสิต : ผลการดำเนินงาน ร้อยละ 81.48 สัญญา 3 งานระบบไฟฟ้าเครื่องกลและตู้รถไฟฟ้า ช่วงบางซื่อ - รังสิต และบางซื่อ-ตลิ่งชัน : ผลการดำเนินงานร้อยละ 7.94 - แผนเปิดบริการ พ.ศ. 2563

โครงการที่อยู่ระหว่างการประกวดราคา จำนวน 4 โครงการ ระยะทางรวม 110.5 กิโลเมตร

- สายสีชมพู ช่วงแคราย - มีนบุรี ระยะทาง 36 กิโลเมตร
- สายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว - สำโรง ระยะทาง 30.4 กิโลเมตร
- สายสีส้ม (ส่วนตะวันออก) ช่วงศูนย์วัฒนธรรมฯ - มีนบุรี (สุวินทวงศ์) ระยะทาง 21 กิโลเมตร
- สายสีแดงอ่อน ช่วงบางซื่อ - พญาไท - มักกะสัน - หัวหมาก ระยะทาง 30.4 กิโลเมตร และสายสีแดงเข้ม ช่วงบางซื่อ - หัวลำโพง

โครงการที่อยู่ระหว่างนำเสนอคณะรัฐมนตรีอนุมัติในปี พ.ศ. 2560 จำนวน 5 โครงการ ระยะทางรวม 69.1 กิโลเมตร

- สายสีม่วง (ใต้) ช่วงบางซื่อ-ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) ระยะทาง 23.6 กิโลเมตร
- สายสีน้ำเงิน ช่วงบางแค - พุทธมณฑล สาย 4 ระยะทาง 8 กิโลเมตร
- Airport Rail Link ส่วนต่อขยาย ระยะทาง 21.5 กิโลเมตร
  ระยะที่ 1 ช่วงพญาไท - บางซื่อ (7.9)
  ระยะที่ 2 ช่วงบางซื่อ - ดอนเมือง (13.9)
- สายสีเขียวเข้ม ช่วงคูคต - ลำลูกกา ระยะทาง 6.5 กิโลเมตร
- สายสีเขียวเข้ม ช่วงสมุทรปราการ - บางปู ระยะทาง 9.2 กิโลเมตร
- สายสีส้ม (ส่วนตะวันตก) ช่วงตลิ่งชัน - ศูนย์วัฒนธรรมฯ ระยะทาง 17.5 กิโลเมตร

โครงการที่บรรจุใน Action plan 2560 จำนวน 4 โครงการ ระยะทางรวม 47.2 กิโลเมตร

- สายสีแดงอ่อน ช่วงตลิ่งชัน - ศาลายา ระยะทาง 14 กิโลเมตร
- สายสีแดงอ่อน ช่วงตลิ่งชัน - ศิริราช ระยะทาง 5.7 กิโลเมตร
- สายสีแดงเข้ม ช่วงรังสิต - ม.ธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต ระยะทาง 10 กิโลเมตร



สร้างความมั่นคงและปลอดภัยในการเดินทางและขนส่ง เพื่อความเชื่อมั่นของประชาชน

การฝึกซ้อมแผนป้องกันและบรรเทาภัยในภาคคมนาคม ประจำปี 2559

ด้วยแผนการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยแห่งชาติ พ.ศ. 2558 ได้กำหนดให้กระทรวงคมนาคมเป็นหน่วยงานหลักในการประสานการปฏิบัติระหว่างส่วนราชการและหน่วยงาน รวมถึงจัดทำแผนสนับสนุนการปฏิบัติงานในภาวะฉุกเฉินด้านคมนาคมหรือ สปฉ. 1 รวมทั้งกำหนดให้หน่วยงานที่รับผิดชอบแผนสนับสนุนการปฏิบัติงานในภาวะฉุกเฉินแต่ละด้านต้องจัดให้มีการฝึกการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยอย่างน้อย ปีละ 1 ครั้ง ซึ่งในปี 2559 กระทรวงคมนาคม โดยสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ได้จัดการฝึกซ้อมแผนป้องกันและบรรเทาภัยในภาคคมนาคม รวม 2 ครั้ง ดังนี้

ครั้งที่	วันที่	จังหวัด	วันที่ 1		วันที่ 2		วันที่ 3	
			จำนวน		จำนวน		จำนวน	
1	14-16 มี.ค. 59	ขอนแก่น	(คน)	(หน่วยงาน)	(คน)	(หน่วยงาน)	(คน)	(หน่วยงาน)
2	25-27 ก.ค. 59	ลพบุรี	314	65	331	66	439	71
			254	70	269	72	426	80
	รวม		568	135	600	138	865	151



การฝึกซ้อมแผนป้องกันและบรรเทาภัยในภาคคมนาคม ครั้งที่ 1 มีรองผู้ว่าราชการจังหวัดขอนแก่น (นายประเสริฐ ลือชาธนานนท์) เป็นประธานในพิธีเปิดการฝึกซ้อมแผนบนโต๊ะ ณ โรงแรมเซ็นทาราแอนด์คอนเวนชั่นเซ็นเตอร์ ขอนแก่น และมีผู้ช่วยรัฐมนตรีประจำกระทรวงคมนาคม (นายธีระพงษ์ รอดประเสริฐ) เป็นประธานกล่าวเปิดการฝึกซ้อมเต็มรูปแบบ ณ บริเวณทางหลวงหมายเลข 230 หลักกิโลเมตรที่ 2 อำเภอเมือง จังหวัดขอนแก่นโดยกำหนดสถานการณ์จำลองกรณี "รถโดยสารประจำทางวิ่งออกจากสถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดขอนแก่น แห่งที่ 3 ตามทางหลวงหมายเลข 230 (ถนนเลี่ยงเมืองขอนแก่น) มุ่งหน้าจังหวัดชัยภูมิ ได้เปลี่ยนช่องจราจรอย่างกะทันหัน ทำให้รถบรรทุกน้ำมันดิบขนาดบรรจุ 36,000 ลิตรไม่สามารถหยุดรถได้ทัน จึงชนท้ายรถโดยสารประจำทาง และรถบรรทุกน้ำมันดิบยังถูกรถตู้โดยสารไม่ประจำทางที่วิ่งมาด้วยความเร็วสูงชนท้าย เนื่องจากฝ่าสัญญาณไฟจราจร ทำให้น้ำมันดิบรั่วไหล เกิดเพลิงลุกไหม้ รถตู้โดยสารพลิกคว่ำ ตกข้างทาง มีผู้ได้รับบาดเจ็บเป็นจำนวนมาก"





การฝึกซ้อมแผนป้องกันและบรรเทาภัยในภาคคมนาคม ครั้งที่ 2 มีรองผู้ว่าราชการจังหวัดลพบุรี (นายรังสรรค์ ตันเจริญ) เป็นประธานในพิธีเปิดการฝึกซ้อมแผนบนโต๊ะ ณ โรงแรมลพบุรีอินน์รีสอร์ท และมีผู้ช่วยรัฐมนตรีประจำกระทรวงคมนาคม (นายธีระพงษ์ รอดประเสริฐ) เป็นประธานกล่าวเปิดการฝึกซ้อมเต็มรูปแบบ ณ บริเวณจุดตัดทางรถไฟคอกกระบือ ตำบลโคกกะเทียม อำเภอเมือง จังหวัดลพบุรี โดยกำหนดสถานการณ์จำลองกรณี "รถโดยสารรับจ้างไม่ประจำทาง บริษัท ขนส่ง จำกัด นำคณะผ้าป่าจากกรุงเทพฯ เดินทางไปร่วมงานบุญ ณ วัดโคกกะเทียม ตำบลโคกกะเทียม อำเภอเมือง จังหวัดลพบุรี โดยใช้เส้นทางทางหลวงหมายเลข 3196 และเลี้ยวซ้ายไปยังเส้นทางทางหลวงชนบท ลบ 4132 ขณะกำลังจะมุ่งหน้าผ่านบริเวณจุดตัดทางรถไฟคอกกระบือ ตำบลโคกกะเทียม อำเภอเมือง จังหวัดลพบุรี เกิดเบรกแตก ไม่สามารถหยุดรถได้ทัน จึงได้พุ่งชนขบวนรถไฟบรรทุกน้ำมันดิบ (แท็งก์ที่ 3) ทำให้ขบวนรถไฟบรรทุกน้ำมันดิบ แท็งก์ที่ 3 และ 4 ตกราง มีน้ำมันดิบรั่วไหล เกิดไฟไหม้แท็งก์น้ำมันที่ 3 พร้อมทั้งส่งผลกระทบต่อการเดินรถในสายเหนือทั้งขาขึ้นและขาล่อง"

ทั้งนี้ การฝึกซ้อมแผนป้องกันและบรรเทาภัยในภาคคมนาคมดังกล่าวทำให้กระทรวงคมนาคม หน่วยงานในสังกัดและหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องได้รับประโยชน์ ดังนี้

1. เกิดการบูรณาการระหว่างหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคมและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น หน่วยงานท้องถิ่น ภาคประชาสังคม เป็นต้น

2. บุคลากรและเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยมีความรู้ ความเข้าใจ และมีความสามารถประสาน/สั่งการ การปฏิบัติตามภารกิจหน้าที่ในความรับผิดชอบได้อย่างมีประสิทธิภาพและทันท่วงที

3. การฝึกซ้อมสถานการณ์จำลองด้วยการฝึกบนโต๊ะและการฝึกซ้อมเต็มรูปแบบ จะทำให้หน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคมทราบจุดบกพร่องและสิ่งที่ต้องปรับปรุงแก้ไข เพื่อรองรับหากเกิดสถานการณ์จริง

4. สนข. ได้เผยแพร่แนวทางการประสาน/สั่งการของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการจัดการสาธารณภัยบนเว็บไซต์ของ สนข. (http://www.otp.go.th)

ผลักดันการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม เพิ่มคุณภาพชีวิตที่ดีในการเดินทาง



การดำเนินธุรกิจระบบตั๋วร่วมจะดำเนินการตามนโยบายที่กำหนดโดยคณะกรรมการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม (Common Ticket Administrative Committee: CTAC) โดยมีสำนักงานโครงการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม (สตร.) ซึ่งเป็นหน่วยงานของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรเป็นผู้กำกับการดำเนินงานหน่วยงานบริหารจัดการและบำรุงรักษาระบบตั๋วร่วม (CTC) ในการบริหารจัดการและบำรุงรักษาระบบศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง (Central Clearing House: CCH) ที่ทำหน้าที่ในการประมวลผลรายการการทำธุรกรรม บริหารหักบัญชี การจัดสรรรายได้ ที่เกิดขึ้นจากการใช้งานตั๋วร่วมในการชำระค่าเดินทางหรือใช้ชำระค่าสินค้าและบริการในการใช้บริการจากผู้ให้บริการทั้งภาคขนส่งและนอกภาคขนส่ง รวมถึงจัดทำรายงานต่างๆ แก่ธนาคารเพื่อให้ธนาคารดำเนินการบริการชำระให้แก่ผู้ให้บริการ ผู้ประสงค์ที่จะใช้ตั๋วร่วมในการชำระค่าบริการต่างๆ เช่น ค่าเดินทางหรือค่าสินค้าและบริการสามารถออกบัตรได้จากผู้ออกบัตร (Issuer and Co-branded Issuer) และผู้เป็นตัวแทนจำหน่ายบัตร (Sale Agents) และสามารถเติมเงินผ่านช่องทางต่างๆ ทั้งการเติมเงินผ่านตัวแทนเติมเงิน การเติมเงินระบบออนไลน์ และการเติมเงินอัตโนมัติ (Auto-Top up)

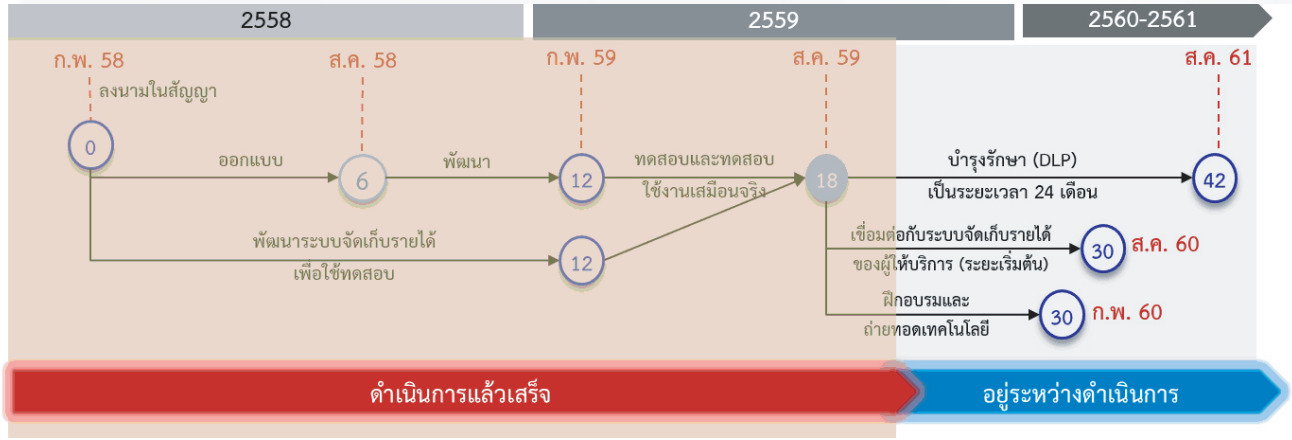
สำหรับระบบการชำระเงินแบบ AnyID ที่ธนาคารแห่งประเทศไทยดำเนินการอยู่นั้นจะเข้ามาสนับสนุนการดำเนินงานระบบตั๋วร่วมในการเป็นทางเลือกให้กับผู้ถือบัตรในการชำระเงินที่เติมเข้าไปในบัตรตั๋วร่วมโดยช่องทางการเติมเงินระบบออนไลน์และการเติมเงินอัตโนมัติ (Auto-Top up) ทั้งนี้ระบบตั๋วร่วมที่จัดทำขึ้นยังรองรับการสนับสนุนการให้สวัสดิการจากภาครัฐได้โดยประชาชนที่ทำการลงทะเบียนผู้มีรายได้น้อยเพื่อรับเงินสวัสดิการจากรัฐ จะได้รับการเติมเงินเข้าบัตรตั๋วร่วมประเภทผู้มีรายได้น้อยเพื่อใช้เดินทางในระบบขนส่งมวลชนทุกเดือน โดยหักจากเงินในบัญชี Any ID ที่รัฐจ่ายให้ผู้มีรายได้น้อย

ภาพรวมโครงสร้างการดำเนินงานระบบตั๋วร่วม



ในส่วนของการจัดทำระบบตั๋วร่วมและระบบศูนย์บริหารจัดการรายได้กลางนั้น สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร ได้ดำเนินการว่าจ้างผู้พัฒนาระบบตั๋วร่วมและระบบศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง มีระยะเวลาในการดำเนินโครงการทั้งสิ้น 42 เดือน โดยแบ่งเป็นการออกแบบ พัฒนาและทดสอบระบบเป็นระยะเวลา 18 เดือน จากนั้นจะเป็นช่วงของการเชื่อมต่อกับระบบจัดเก็บรายได้อัตโนมัติของผู้ให้บริการ การฝึกอบรมและถ่ายทอดเทคโนโลยี และการบำรุงรักษาระบบ ซึ่งขณะนี้ทางผู้พัฒนาระบบได้ดำเนินการการออกแบบ พัฒนาและทดสอบระบบแล้วเสร็จ และอยู่ระหว่างดำเนินการฝึกอบรมและถ่ายทอดเทคโนโลยี





เพื่อให้การระบบตั๋วร่วมสามารถรองรับใช้งานที่หลากหลาย ระบบศูนย์บริหารจัดการรายได้กลางจึงได้รับการออกแบบมาเพื่อรองรับการใช้งานตั๋วร่วมในทั้งภาคขนส่งและนอกภาคขนส่ง โดยมุ่งเน้นให้สามารถตอบโจทย์การดำเนินการของธุรกิจด้านการขนส่งมวลชนสาธารณะที่มีความซับซ้อนในการจัดเก็บค่าโดยสารมากกว่าธุรกิจนอกภาคขนส่งที่เน้นการใช้งานบัตรในการชำระเงิน ซึ่งจะครอบคลุมทั้งส่วนงานจัดการค่าโดยสาร การบริหารจัดการบัตรโดยสารในระบบฐานข้อมูล การประสานงานไปยังอุปกรณ์และระบบโดยสารที่อยู่บนสถานี การจัดการการหักบัญชีและการรับชำระดุลระหว่างผู้ให้บริการต่างๆ และการออกรายงานเพื่อใช้เป็นข้อมูลในการบริหารจัดการระบบขนส่งมวลชนในส่วนค่าโดยสารและแผนการให้บริการประชาชนทั้งของภาครัฐและผู้ให้บริการ

ทั้งนี้ ปัจจุบัน สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรอยู่ระหว่างขั้นตอนการดำเนินการจัดตั้งหน่วยงานบริหารจัดการและบำรุงรักษาระบบตั๋วร่วม (Common Ticketing Company: CTC) ซึ่งจะจัดตั้งในรูปแบบการให้เอกชนร่วมลงทุน (Public Private Partnerships: PPP) ตามพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2556 เพื่อเป็นหน่วยงานทำหน้าที่ในการบริหารจัดการและบำรุงรักษาระบบตั๋วร่วมและระบบศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง

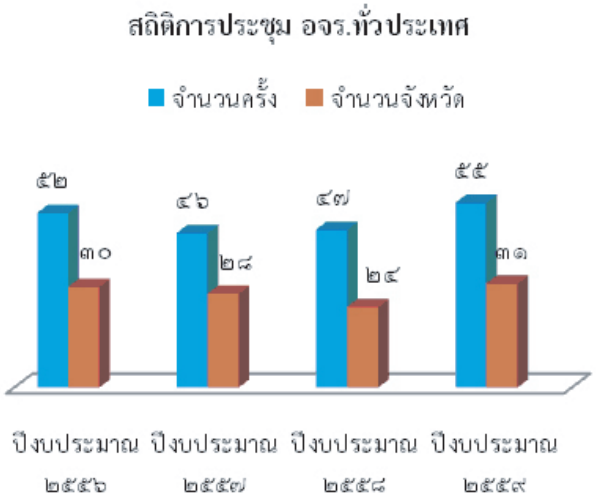


พัฒนาระบบขนส่งในเมืองภูมิภาค เชื่อมโยงเศรษฐกิจ

ในระหว่างปีงบประมาณ 2559 (เดือนตุลาคม 2558 – เดือนกันยายน 2559) สำนักส่งเสริมระบบการขนส่งและจราจรในภูมิภาคได้ดำเนินการแก้ไขปัญหาด้านการขนส่งและจราจร รวมถึงการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะเพื่อแก้ไขปัญหาจราจรในเมืองใหญ่ โดยใช้แผนแม่บทด้านการขนส่งและจราจรจังหวัดเป็นกรอบแนวทางดำเนินการ และการขับเคลื่อนผ่านกลไกการประชุมของคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก จังหวัด (อจร.จังหวัด) ที่จัดตั้งขึ้นตามกฎหมาย ดังนี้

การแก้ไขปัญหาด้านการขนส่งและจราจรในภูมิภาค โดยขับเคลื่อนผ่านกลไกการประชุมคณะอนุกรรมการ จัดระบบการจราจรทางบกจังหวัด (อจร.จังหวัด)

คณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (อจร.จังหวัด) เป็นคณะอนุกรรมการฯ ที่แต่งตั้งโดยนายกรัฐมนตรี ในฐานะประธานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก มีอำนาจหน้าที่ประสาน วางแผน และแก้ไขปัญหาการขนส่งและจราจรของจังหวัด ในปีงบประมาณ 2559 ได้มีการจัดประชุม อจร.จังหวัด 55 ครั้ง ใน 31 จังหวัด ได้แก่ จังหวัดสมุทรปราการ ชลบุรี ปทุมธานี นนทบุรี สระบุรี นครปฐม สุพรรณบุรี ประจวบคีรีขันธ์ พระนครศรีอยุธยา สมุทรสงคราม ระยอง สระแก้ว ตราด กาญจนบุรีราชบุรี กาฬสินธุ์ อุดรธานี ขอนแก่น พะเยา อุบลราชธานี ร้อยเอ็ด มุกดาหาร เชียงใหม่ พิษณุโลก ลำปาง เพชรบูรณ์ พังงา ภูเก็ต สงขลา นราธิวาส และระนอง ซึ่งการประชุม อจร. จังหวัด นอกจากจะเป็นเวทีการหารือด้านการขนส่งและจราจรของจังหวัดและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องยังเป็นกลไกสำคัญในการผลักดันให้เกิดการพัฒนาด้านการขนส่งและจราจรในจังหวัดและแก้ปัญหาจราจรอย่างเป็นรูปธรรมปัญหาสำคัญที่พบจากการประชุม อจร. จังหวัด อาทิ ความไม่สะดวกในการเดินทางการจราจรติดขัดบริเวณทางแยก หน้าสถานศึกษา ตลาด โรงพยาบาล ย่านการค้าและชุมชน ความไม่ปลอดภัยในการขนส่งและจราจร มลพิษและสิ่งแวดล้อมในการขนส่งและจราจร ตัวอย่างการขับเคลื่อนงานด้านขนส่งและจราจร ผ่านกลไก อจร. จังหวัด :



การประชุม อจร.จังหวัดพิษณุโลก : จังหวัดพิษณุโลกเป็นศูนย์กลางของภาคเหนือตอนล่างและสี่แยกอินโดจีน มียุทธศาสตร์การพัฒนาภายใต้ "พิษณุโลก 2020 เขตเศรษฐกิจใหม่สี่แยกอินโดจีน" เป็นกรอบและแนวทางขับเคลื่อนอย่างยั่งยืน และ อจร.จังหวัดพิษณุโลกได้สนับสนุนและผลักดันโครงการ ที่สำคัญ เช่น การศึกษาความเป็นไปได้ในการจัดตั้งสถานีขนส่งสินค้าเพื่อเป็นศูนย์โลจิสติกส์ในอนาคตการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนสาธารณะเพื่อรองรับปริมาณการจราจรที่เพิ่มขึ้นของจังหวัด เป็นต้น




การประชุม อจร.จังหวัดขอนแก่น : จังหวัดขอนแก่นเป็นศูนย์รวมการพัฒนาเศรษฐกิจ ในภูมิภาค เป็นศูนย์กลางทางการศึกษาการแพทย์ ความเจริญต่างๆ ที่กระจุกตัวอยู่ในเมืองขอนแก่น ทำให้ความต้องการเดินทางสูงขึ้น อจร.จังหวัดขอนแก่นได้สนับสนุนวางแผนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานอย่างเป็นระบบ อาทิ การพัฒนาระบบขนส่งมวลชนในพื้นที่จังหวัดขอนแก่น นอกจากนี้เนื่องจากเมืองขอนแก่น มีการพัฒนาไปตามแนวถนนหลัก (ถนนมิตรภาพ) ทำให้รถวิ่งด้วยความเร็วสูง จึงได้เน้นให้ความสำคัญในการแก้ไขปัญหาจราจรในเขตเทศบาล การลดอุบัติเหตุ เป็นต้น




การประชุม อจร.จังหวัดสมุทรปราการ : สมุทรปราการเป็นเมืองปริมณฑลของกรุงเทพมหานคร มีประชาชนอาศัยหนาแน่น เน้นให้ความสำคัญในการผลักดันและสนับสนุนการดำเนินงานของหน่วยงานในพื้นที่เพื่อแก้ไขปัญหาการจราจร เช่น การจัดระเบียบพื้นที่สาธารณะบนทางเท้า และบนถนน การกวดขันวินัยจราจร การปรับปรุงภูมิทัศน์เป็นเมืองสะอาดปลอดภัย เป็นต้น




การประชุม อจร.จังหวัดพระนครศรีอยุธยา : จังหวัดพระนครศรีอยุธยาเป็นจังหวัดทางผ่านที่เชื่อมโยงการขนส่งระหว่างกรุงเทพมหานครสู่ภาคกลาง และภาคเหนือจึงส่งผลให้มีการขนส่งและจราจรค่อนข้างมาก ทั้งถนนสายหลักและการจราจรภายในจังหวัด และเนื่องจากเป็นจังหวัดทางผ่านทำให้มีการรุกล้ำเขตทางเพื่อขายสินค้าริมถนนสายหลัก เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้งและรุนแรง อจร.จังหวัดพระนครศรีอยุธยาจึงได้มีนโยบายดำเนินการจัดระเบียบโดยรื้อถอนร้านค้าริมทางออกไปและจัดหาพื้นที่ใหม่สำหรับผู้ค้า





การประชุม อจร.จังหวัดเชียงใหม่ : เชียงใหม่เป็นจังหวัดขนาดใหญ่อันดับ 2 ของประเทศ เป็นศูนย์กลางการท่องเที่ยวสำคัญ ปัญหาจราจรของจังหวัดมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นทุกปี และทวีความรุนแรงเพิ่มมากขึ้น





ในการแก้ไขปัญหาการขนส่งและจราจรจังหวัดเชียงใหม่ต้องมีแผนแม่บทการพัฒนาระบบการคมนาคมและการขนส่งเพื่อเป็นกรอบแนวทางการพัฒนาพื้นที่อย่างเป็นระบบ โดยคำนึงถึงภาพรวม การพัฒนาในระยะยาว อจร.จังหวัดเชียงใหม่ขอให้ สนข. พิจารณาสนับสนุนให้จังหวัดเชียงใหม่ดำเนินการทบทวนแผนแม่บทและออกแบบเพื่อการก่อสร้างระบบขนส่งมวลชนเมืองเชียงใหม่ เพื่อแก้ปัญหาอย่างยั่งยืนต่อไป

การพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเมืองภูมิภาค

ผลการดำเนินงานตามนโยบายในการแก้ไขปัญหาการจราจรเมืองหลักในภูมิภาค โดยการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะประกอบด้วย

1. การจัดทำแผนหลักการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเมืองภูมิภาคของประเทศ เพื่อกำหนดแนวทางการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเมืองภูมิภาคให้เหมาะสมกับพื้นที่และเป็นระบบ โดยจัดทำแผนการพัฒนาระบบการขนส่งสาธารณะในเขตเมืองของเมืองในภูมิภาค และจัดทำ "คู่มือการจัดทำระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมือง (Urban Public Transport) ของเมืองในภูมิภาค" ประกอบด้วย

1.1 แผนหลักเพื่อพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเมืองภูมิภาค ประกอบด้วย 3 ยุทธศาสตร์ ได้แก่

- ยุทธศาสตร์ด้านการหลีกเลี่ยงหรือลดการเดินทางด้วยรถส่วนตัว (Avoid, A) หมายถึง การพยายามหลีกเลี่ยงหรือลดการเดินทางที่ใช้รถยนต์ (Motorised Transport mode) เน้นการเดินเท้าและการใช้จักรยานทดแทน เป็นต้น

- ยุทธศาสตร์ด้านการปรับปรุงระบบขนส่งสาธารณะ (Better, B) หมายถึง การปรับปรุงประสิทธิภาพของระบบขนส่งสาธารณะที่มีอยู่เดิม ปรับปรุงการให้บริการรูปแบบต่างๆ รวมถึงโครงข่ายเส้นทางการให้บริการ

– ยุทธศาสตร์ด้านการปรับเปลี่ยนรูปแบบการเดินทาง (Change, C) หมายถึง การปรับเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางจากรูปแบบเดิม ได้แก่ การใช้ยานพาหนะส่วนบุคคล ไปเป็นระบบการขนส่งสาธารณะประเภทต่างๆ

1.2 มาตรการสนับสนุนแผนหลักพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเมืองภูมิภาค ประกอบด้วย 5 กลุ่มเครื่องมือ ได้แก่ เครื่องมือด้านการวางแผนและออกแบบ (Planning and Design, PD) เครื่องมือด้านโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งและการใช้ประโยชน์ที่ดิน (Infrastructure and Land use, IL) เครื่องมือด้านกฎระเบียบและการจัดการ (Regulation and Management, RM) เครื่องมือด้านข้อมูลและเทคโนโลยี (Information and Technology, IT) และเครื่องมือด้านเศรษฐกิจและอุดหนุน (Economy and Subsidy, ES)

1.3 แผนการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมือง (Urban Public Transport) ของเมืองในภูมิภาค เป็นการกำหนดหลักเกณฑ์เพื่อจัดกลุ่มเมือง จำแนกเป็น 3 กลุ่ม ได้แก่ เมืองศักยภาพสูง (High, H) เมืองศักยภาพปานกลาง (Medium, M) และเมืองศักยภาพพื้นฐาน (Low, L) โดยใช้ปัจจัย 4 ด้าน มาวิเคราะห์จัดลำดับความสำคัญและจัดกลุ่มเมือง ได้แก่ ด้านการพัฒนาเมือง ด้านการพัฒนาเศรษฐกิจ ด้านการพัฒนาการขนส่ง และด้านศักยภาพการพัฒนา พบว่า ในปีปัจจุบันมีกลุ่มเมืองศักยภาพพื้นฐาน 17 เมือง ศักยภาพปานกลาง 43 เมือง และศักยภาพสูง 18 เมือง และจากการคัดเลือกเมืองนำร่องเพื่อพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในแต่ละกลุ่มเมือง พบว่า เมืองที่มีศักยภาพสูง คือ จังหวัดพิษณุโลก เมืองที่มีศักยภาพปานกลาง คือ จังหวัดอุบลราชธานี และเมืองที่มีศักยภาพขั้นพื้นฐาน คือ จังหวัดสระแก้ว

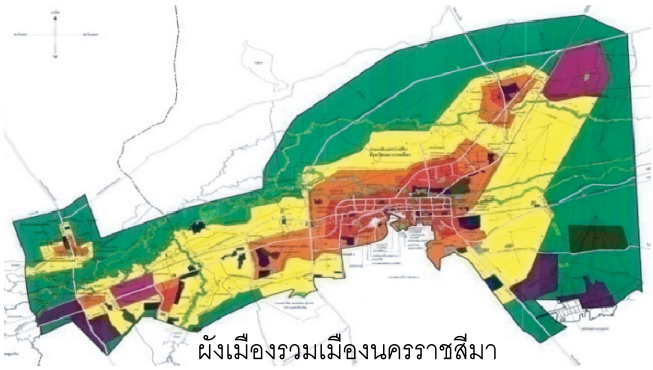
ในการจำแนกประเภทของระบบขนส่งสาธารณะที่เหมาะสมกับเมืองภูมิภาคโดยจำแนกประเภทตามลักษณะเขตทาง (Right Of Way, ROW) แบ่งเป็น 3 ประเภท

ประเภทระบบขนส่งสาธารณะ	ตัวอย่างระบบขนส่งสาธารณะ	
ประเภท A : เป็นระบบที่มีเส้นทางการให้บริการเฉพาะซึ่งแยกตัวออกมาจากการจราจรอื่นอย่างชัดเจน สามารถควบคุมเขตทางได้อย่างเต็มที่	 BTS (Heavy Rail)	 Mono Rail
ประเภท B : เป็นระบบที่มีเขตทางแยกออกมาจากการจราจรอื่น แต่อาจมียานพาหนะประเภทอื่นวิ่งผ่านบริเวณทางแยกหรือมีคนเดินข้ามทางนั้นได้	 Bus Rapid Transit, BRT	 Light Rail Transit, LRT
ประเภท C : เป็นระบบขนส่งสาธารณะแบบผสมผสานกับกระแสจราจรบนพื้นถนน	 Tram or Street Car	 Bus & Taxi

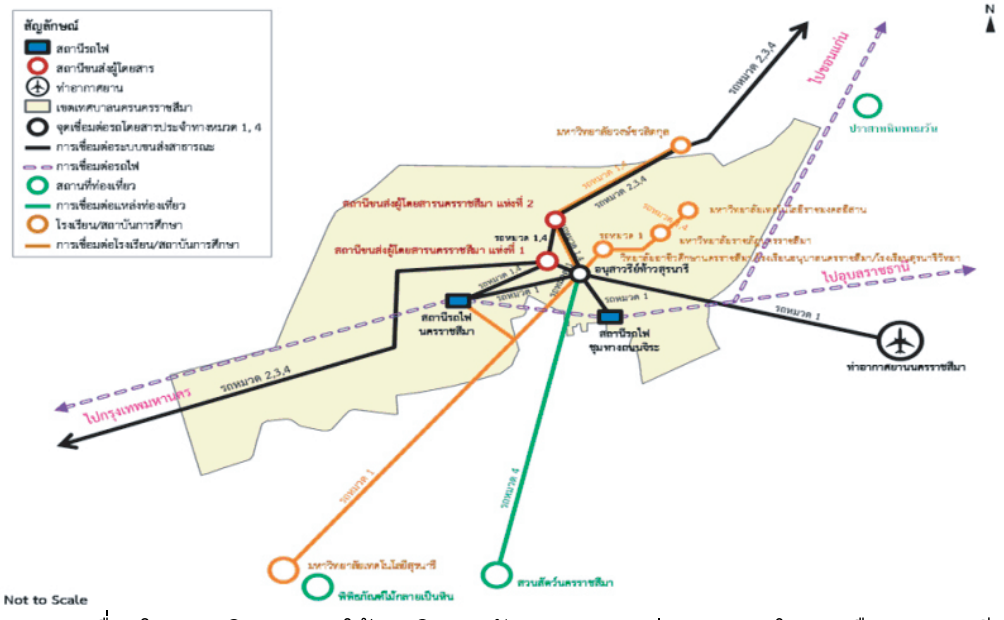
การจำแนกประเภทของระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองจะพิจารณาจาก 3 ปัจจัย ได้แก่ ปริมาณการเดินทางที่ใช้ระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมือง ความจุสูงสุดของเส้นทางการให้บริการ (คน-เที่ยวต่อชั่วโมงต่อทิศทาง) และศักยภาพในการลงทุนต่อระยะทาง (ล้านบาทต่อกิโลเมตร) ในอนาคต 20 ปี พบว่า ประเภท A มี 3 เมือง ได้แก่ สมุทรปราการ พัทยาและชลบุรี ประเภท B มี 11 เมือง ได้แก่ พิษณุโลก เชียงใหม่ อุดรธานี ขอนแก่น นครราชสีมา อุบลราชธานี ปทุมธานี สมุทรสาคร ภูเก็ต หาดใหญ่และระยอง ที่เหลืออีก 64 เมือง เป็น ประเภท C

1.4) การจัดทำ "คู่มือระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมือง (Urban Public Transport) ของเมืองในภูมิภาค" เพื่อให้ทราบถึง คำจำกัดความและความหมายของนิยามที่เกี่ยวข้อง ชนิดของข้อมูลที่ใช้วิเคราะห์ วิธีรวบรวมและจัดเก็บข้อมูล รวมทั้งหลักวิชาการที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อนำไปสู่การจัดกลุ่มเมือง การคัดเลือกเมือง การจัดลำดับความสำคัญของการพิจารณาดำเนินการในระยะเร่งด่วน ระยะกลาง และระยะยาว และผลจากการศึกษาเมืองนำร่อง 3 เมือง ใช้เป็นแนวทางให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องรับไปดำเนินการให้เกิดผลสัมฤทธิ์อย่างเป็นรูปธรรมในการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเมืองภูมิภาคต่อไป

2. การศึกษาแผนแม่บทจราจรและแผนแม่บทพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองนครราชสีมา เพื่อจัดทำแผนแม่บทพัฒนาระบบการขนส่งสาธารณะ แผนแม่บทการจัดระบบการจราจร ในเขตเมืองนครราชสีมาและพื้นที่ต่อเนื่องที่มีความต้องการเดินทาง และจัดทำรูปแบบเบื้องต้น (Conceptual Design) เป็นโครงการนำร่องระบบขนส่งสาธารณะ 1 เส้นทาง รวมทั้งเสนอแนวคิดการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีหรือจุดจอดของระบบ ขนส่งสาธารณะครอบคลุมผังเมืองรวมเมืองนครราชสีมา

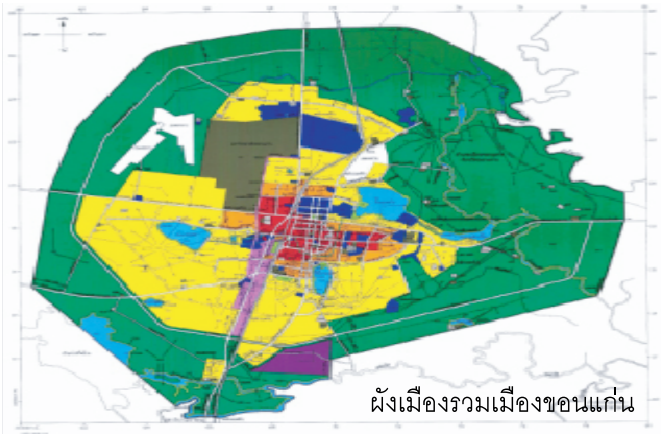

ผังเมืองรวมเมืองนครราชสีมา

326.8 ตารางกิโลเมตร ระยะเวลาดำเนินการ 14 เดือน (มกราคม 2559 – มีนาคม 2560) ผลที่คาดว่าจะได้จากการดำเนินการ จังหวัดนครราชสีมามีแผนแม่บทพัฒนาระบบการขนส่งสาธารณะในเขตเมืองนครราชสีมาที่เชื่อมโยงการเดินทางระหว่างพื้นที่โดยรอบเขตเทศบาลกับศูนย์กลางเมือง และเชื่อมโยงระบบขนส่งหลักของจังหวัด อาทิ สถานีรถไฟจังหวัดนครราชสีมา สถานีขนส่งผู้โดยสารแห่งที่ 1 แห่งที่ 2 ท่าอากาศยานนครราชสีมา รวมถึงการเชื่อมโยงการเดินทางระหว่างระบบขนส่งสาธารณะสายหลัก ระบบขนส่งสาธารณะสายรอง และระบบขนส่งสาธารณะเสริม (Feeder) ได้แก่ รถโดยสารสาธารณะหมวด 1 และหมวด 4 ที่มีอยู่ในปัจจุบัน โดยการปรับเส้นทางให้สอดคล้องกับระบบขนส่งสาธารณะหลักและรอง ซึ่งการดำเนินโครงการจะได้แผนแม่บทการจัดระบบการจราจรในเขตเมืองนครราชสีมาและพื้นที่ต่อเนื่อง และมีรูปแบบเบื้องต้น (Conceptual Design) สำหรับโครงการนำร่องระบบขนส่งสาธารณะ พร้อมแนวคิดการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีหรือจุดจอดของระบบขนส่งสาธารณะ โดยแผนจะมีความสอดคล้องกับระยะการพัฒนาของแผนแม่บทพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองนครราชสีมาและพื้นที่ต่อเนื่องที่มีความต้องการเดินทาง และ สนข. จะนำเสนอแผนแม่บทดังกล่าวต่อคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรจังหวัด (อจร.จังหวัดนครราชสีมา) และคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก ตามลำดับ ก่อนนำเสนอต่อคณะรัฐมนตรี พิจารณาให้ความเห็นชอบ ก่อนหน่วยงานที่เกี่ยวข้องนำแผนไปสู่การปฏิบัติอย่างเป็นรูปธรรมต่อไป



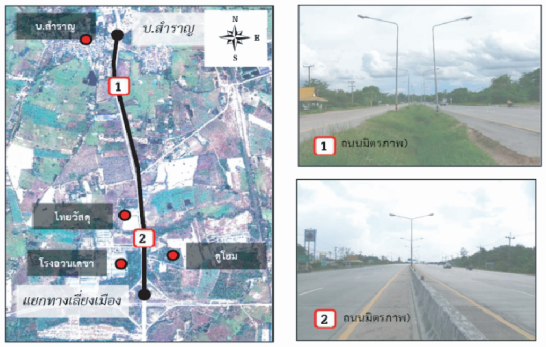
แสดงความเชื่อมโยงการเดินทางภายใต้แนวคิดการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองนครราชสีมา

3. การศึกษาออกแบบรายละเอียดระบบขนส่งสาธารณะในเขตจังหวัดขอนแก่น และผลกระทบสิ่งแวดล้อม เพื่อวิเคราะห์ความเหมาะสมของระบบขนส่งสาธารณะของเมืองขอนแก่น ความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม สิ่งแวดล้อม (Environmental Impact Assessment : EIA) และออกแบบรายละเอียด (Detail Design) โครงการนำร่อง จำนวน ๑ เส้นทาง รวมทั้งจัดทำแผนการพัฒนาพื้นที่โดยรอบพื้นที่สถานีหรือจุดจอด (Transit – Oriented Development : TOD) และแผนการจัดระบบการจราจรโดยรอบพื้นที่สถานีหรือจุดจอดและพื้นที่ต่อเนื่องตลอดแนวเส้นทางโครงการนำร่อง ครอบคลุมพื้นที่ผังเมืองรวมเมืองขอนแก่น เทศบาลนครขอนแก่นและบางส่วนในท้องที่ตำบลบ้านค้อ ตำบลสำราญ ตำบลศิลา ตำบลแดงใหญ่ ตำบลในเมือง ตำบลบ้านเป็ด ตำบลบึงเนียม ตำบลพระลับ ตำบลเมืองเก่า ตำบลบ้านหว้า และตำบลท่าพระ อำเภอเมืองจังหวัดขอนแก่น


ผังเมืองรวมเมืองขอนแก่น

การวิเคราะห์ความเหมาะสมของระบบขนส่งสาธารณะเขตเมืองขอนแก่นและคัดเลือกเส้นทางเพื่อเป็นโครงการนำร่องในการออกแบบรายละเอียด (Detail Design) ประกอบด้วย ๕ เส้นทางครอบคลุมเขตเมืองขอนแก่น โดยพิจารณาจากปัจจัยที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ ปริมาณผู้โดยสารคาดการณ์ การเชื่อมต่อกับสถานีขนส่งต่างๆ เขตทางและพื้นที่ศักยภาพการพัฒนาการใช้ประโยชน์ที่ดินและพื้นที่โดยรอบ สนับสนุนการเข้าถึงแหล่งกิจกรรมและการจ้างงานของเมือง ระดับผลกระทบสิ่งแวดล้อม และระดับผลกระทบด้านการจราจร พบว่า เส้นทางที่เหมาะสม คือ แนวเหนือ – ใต้ (สายสีม่วง) และในการพิจารณาระบบขนส่งสาธารณะที่เหมาะสมสำหรับเมืองขอนแก่น โดยพิจารณาจาก การทบทวนเทคโนโลยีระบบขนส่งมวลชน ทบทวนประสบการณ์การพัฒนาระบบขนส่งมวลชน การศึกษาที่ผ่านมา การวิเคราะห์แบบหลายหลักเกณฑ์ (MCDM) พบว่าระบบขนส่งมวลชนที่เหมาะสมสำหรับเมืองขอนแก่นมีความเป็นไปได้ ๒ ระบบ คือ BRT และ LRT และเมื่อคำนึงถึงการร่วมลงทุนของเอกชน พบว่า ระบบ BRT และ LRT มีความคะแนนความเหมาะสมที่ไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญ และหากนำข้อมูลความต้องการของท้องถิ่นและทิศทางการพัฒนาเมืองขอนแก่นมาพิจารณาร่วมกัน จะเห็นว่า ***ระบบขนส่งมวลชนสายแรก(โครงการนำร่อง) สำหรับเมืองขอนแก่น ตามแนวเส้นทาง สายเหนือ-ใต้(สำราญ-ท่าพระ) ที่เหมาะสม คือ ระบบขนส่งมวลชน LRT***





4. การศึกษาและจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะจังหวัดเชียงใหม่ เพื่อจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองเชียงใหม่ รวมทั้งการเชื่อมโยงกับโครงข่ายการเดินทางและระบบขนส่งรูปแบบอื่นในจังหวัดเชียงใหม่

ในการจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะจังหวัดเชียงใหม่ ประกอบด้วย กรอบในการจัดให้มีระบบขนส่งสาธารณะที่เหมาะสมกับเมืองเชียงใหม่ โดยกำหนดเป็นแผนตามระยะเวลาที่เหมาะสม รวมทั้ง เสนอแผนพัฒนาระบบเชื่อมโยงระบบการขนส่งผู้โดยสารสาธารณะ เสนอแนวทาง รูปแบบการลงทุนที่เหมาะสม โดยอาจจะส่งเสริมการลงทุนของภาคเอกชนหรือร่วมลงทุนกับภาคเอกชน และจัดทำแผนการติดตามประเมินผล ในการจัดทำแผนดังกล่าวได้มีการจัดกิจกรรมการประชุมสัมมนาและรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ซึ่งความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุม ที่ปรึกษาจะนำมาประมวลผลและให้เป็นข้อมูลในการจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะจังหวัดเชียงใหม่ต่อไป



จัดระบบการจราจรทางบก คลี่คลายปัญหาการเดินทาง

กองจัดระบบการจราจรทางบก (กจร.) เป็นส่วนราชการที่จัดตั้งภายในโครงสร้างสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) โดยมีภารกิจ อำนาจหน้าที่ตามกฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการ สนข. กระทรวงคมนาคม (คค.) พ.ศ. 2552 ในการศึกษา สำรวจ วางแผนการจัดระบบการจราจรทางบก เสนอแนะนโยบายและกำหนดมาตรฐานที่เกี่ยวกับการจัดระบบการจราจร ตลอดจนมาตรการในการแก้ไขปัญหาการจราจรทางบกให้สอดคล้องกับการพัฒนาเมืองและสิ่งแวดล้อม วิเคราะห์และกลั่นกรองความเหมาะสมของแผนงานและโครงการที่เกี่ยวกับการจัดระบบการจราจรด้านเทคนิค เศรษฐกิจ สิ่งแวดล้อม และการผังเมืองของแผนงานและโครงการ เสนอแนะ แนวทาง นโยบาย มาตรการ แผนงานและโครงการในการจัดระบบการจราจรทางบก ประสานงาน ติดตาม และประเมินผลการดำเนินงาน

นอกจากนี้ กจร. ยังรับผิดชอบในการดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกและกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้องตามพระราชบัญญัติคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก พ.ศ. 2521 (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2535 ซึ่งได้กำหนดอำนาจหน้าที่ในการศึกษาและวิเคราะห์สภาพการจราจรทางบก เพื่อวางแผนหลัก เสนอแนวนโยบาย และกำหนดมาตรฐานในการแก้ไขปัญหาการจราจรให้คณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกพิจารณา รวมทั้งเสนอความเห็นเกี่ยวกับการปรับปรุง แก้ไขกฎหมายด้านการจราจรทางบก หรือกฎหมายอื่นที่มีผลกระทบกระเทือนต่อการจัดระบบการจราจรทางบกให้เหมาะสมกับสถานการณ์ ตลอดจนพิจารณาจัดทำโครงการศึกษา ฝึกอบรม และเผยแพร่ความรู้ที่เกี่ยวกับการจัดระบบการจราจรทางบก ซึ่งในปีที่ผ่านมาได้ดำเนินการเกี่ยวกับการแก้ไขปัญหาการจราจร โดยมีแนวทางการดำเนินงาน สรุปได้ดังนี้

กลไกในการบริหารทางด้านการจราจรในปัจจุบัน

1. การบริหารระดับนโยบาย

คณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) ตั้งขึ้นตามพระราชบัญญัติคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก พ.ศ. 2521 แก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2535 เป็นคณะกรรมการระดับนโยบายที่กำหนดแนวทางในการจัดการระบบการจราจรทางบก โดยประกอบด้วย นายกรัฐมนตรีเป็นประธานกรรมการ รองนายกรัฐมนตรีคนหนึ่ง ซึ่งนายกรัฐมนตรีมอบหมายเป็นรองประธานกรรมการ รัฐมนตรีประจำสำนักนายกรัฐมนตรีคนหนึ่ง ซึ่งนายกมอบหมาย รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ปลัดกระทรวงมหาดไทย ปลัดกระทรวงคมนาคม ผู้อำนวยการสำนักงบประมาณ เลขาธิการ

คณะกรรมการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานครและผู้ทรงคุณวุฒิทางด้านการวางแผนจราจร วิศวกรรมจราจร วิศวกรรมสิ่งแวดล้อม เศรษฐศาสตร์ เศรษฐกิจการคลัง หรือผังเมือง อีกไม่เกิน 6 คน ซึ่งคณะรัฐมนตรีแต่งตั้งเป็นกรรมการ และมีผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (ผอ.สนข.) เป็นกรรมการและเลขานุการ มีอำนาจหน้าที่ในการเสนอนโยบายและแผนหลัก พิจารณาให้ความเห็นชอบแผนงาน โครงการ วงเงินลงทุน กำหนดมาตรฐานเกี่ยวกับการจัดระบบการจราจรทางบกเสนอต่อคณะรัฐมนตรี (ครม.) ตลอดจนกำกับมาตรการเกี่ยวกับการแก้ปัญหาการจราจรทางบก ตลอดจนกำกับดูแล เร่งรัดการปฏิบัติงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และประสานการปฏิบัติให้เป็นไปตามมาตรการ นโยบาย และแผนหลักที่กำหนด

2. กลไกในการผลักดันไปสู่การปฏิบัติ

การกำหนดข้อเสนอแนะ แนวทาง และมาตรการแก้ไขปัญหาจราจร รวมทั้งการผลักดันไปสู่การปฏิบัติดำเนินงานผ่านกลไกภายใต้คณะอนุกรรมการภายใต้ คจร. ดังนี้

2.1 คณะอนุกรรมการพิจารณาการใช้ประโยชน์ในที่ราชพัสดุและที่ดินอันเป็นศาสนสมบัติกลางหรือของวัด

– **องค์ประกอบ** : ผอ.สนข. เป็นประธานอนุกรรมการ ผู้แทนหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง จำนวน 8 หน่วยงาน ร่วมเป็นอนุกรรมการ มีผู้อำนวยการจัดระบบการจราจรทางบก (ผอ.กจร.) สนข. เป็นอนุกรรมการและเลขานุการ

– **อำนาจหน้าที่** : พิจารณาให้ความเห็นชอบการพัฒนาที่ราชพัสดุและที่ดินอันเป็นศาสนสมบัติกลางหรือของวัดที่อยู่ในเขตกรุงเทพมหานคร และในจังหวัดที่ไม่มีคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกจังหวัดเพื่อใช้ประโยชน์ในเชิงพาณิชย์ได้อย่างเหมาะสม รอบคอบ และไม่เกิดผลกระทบด้านการจราจร

2.2 คณะอนุกรรมการประสานการแก้ไขปัญหาจราจรและขนส่งระยะเร่งด่วนในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

– **องค์ประกอบ** : ปลัดกระทรวงคมนาคม เป็นประธานอนุกรรมการ รองปลัดกระทรวงคมนาคม (หัวหน้ากลุ่มภารกิจการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านทางหลวง) เป็นรองประธานอนุกรรมการ ผอ.สนข. เป็นอนุกรรมการ รองผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรที่ได้รับมอบหมายเป็นอนุกรรมการ หน่วยงานที่เกี่ยวข้องจำนวน 30 หน่วยงาน ร่วมเป็นอนุกรรมการ และ ผอ.กจร. เป็นอนุกรรมการและเลขานุการ

– **อำนาจหน้าที่** : กำหนดมาตรการและแนวทางการแก้ไขปัญหาจราจรและขนส่งระยะเร่งด่วนเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ให้หน่วยงานปฏิบัติรับไปดำเนินการให้เกิดผลสัมฤทธิ์และสอดคล้องกัน

2.3 คณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกจังหวัด 76 จังหวัด

– **องค์ประกอบ** : ผู้ว่าราชการจังหวัดเป็นประธานอนุกรรมการ ผู้แทนหน่วยงานภายในจังหวัด จำนวน 11 หน่วยงาน มีหัวหน้าสำนักงานจังหวัด เป็นอนุกรรมการและเลขานุการ และผู้แทน สนข. ร่วมเป็นอนุกรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ

– **อำนาจหน้าที่** : ส่งเสริมสนับสนุนให้มีการจัดทำแผนแม่บทด้านการจราจรและขนส่งของจังหวัดจัดทำแผนประจำปีและแผนปฏิบัติการด้านการจราจรและขนส่งของจังหวัดให้ความเห็นชอบในเบื้องต้นเกี่ยวกับมาตรการและแผนงาน/โครงการด้านการจราจรและขนส่งของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องด้านการจราจรและขนส่งของจังหวัด กำกับดูแล และเร่งรัดการปฏิบัติของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และประสานการปฏิบัติ ติดตามและประเมินผลให้เป็นไปตามมาตรการ แผนงาน และโครงการที่กำหนด

ผลการดำเนินงาน

1. การประชุมคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) ครั้งที่ 1/2559 สนข. ได้จัดประชุมคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) ครั้งที่ 1/2559 เมื่อวันที่ 15 มีนาคม 2559 โดยมีรองนายกรัฐมนตรี (นายสมคิด จาตุศรีพิทักษ์) เป็นประธาน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ปลัดกระทรวงมหาดไทย ปลัดกระทรวงคมนาคม ผู้อำนวยการสำนักงบประมาณ เลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานครเป็นกรรมการ และกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิใน คจร. จำนวน 5 ด้าน ประกอบด้วย ผู้ทรงคุณวุฒิด้านการวางแผนจราจร ผู้ทรงคุณวุฒิด้านวิศวกรรมจราจร ผู้ทรงคุณวุฒิด้านวิศวกรรมสิ่งแวดล้อม ผู้ทรงคุณวุฒิด้านเศรษฐศาสตร์ และผู้ทรงคุณวุฒิด้านเศรษฐกิจการคลัง โดยมี ผอ.สนข. เป็นกรรมการและเลขานุการ พร้อมทั้งหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจำนวน 16 หน่วยงาน โดยที่ประชุมได้มีมติในเรื่องที่สำคัญ เช่น

1.1 การปรับปรุงคณะอนุกรรมการภายใต้ คจร. : ที่ประชุมได้รับทราบการปรับปรุงคณะอนุกรรมการภายใต้ คจร.

1.2 ความคืบหน้าการดำเนินงานบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม : ที่ประชุมได้รับทราบและมอบ สนข. รับข้อคิดของที่ประชุมไปพิจารณาดำเนินการต่อไป

1.3 รายงานผลการดำเนินโครงการรถไฟฟ้าตามแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ที่ประชุมได้รับทราบสถานะการดำเนินโครงการตามแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางรางฯ ซึ่งอยู่ในความรับผิดชอบของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) และการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) และรายงานความคืบหน้าดำเนินงานโครงการฯ ให้ที่ประชุมทราบในการประชุม คจร. ครั้งต่อไปด้วย

1.4 การแก้ไขกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการจราจรทางบก :

- ปัญหาผู้ขับขี่ไม่ได้รับอนุญาตขับรถหรือไม่พกพาใบอนุญาตขับรถ
- การควบคุมกำกับดูแลผู้ขับขี่รถแท็กซี่และรถโดยสารประจำทาง
- การควบคุมอายุการใช้งานรถแท็กซี่และรถโดยสารประจำทาง

ที่ประชุมได้เห็นชอบตามมติคณะอนุกรรมการประสานการแก้ไขปัญหาการจราจรและขนส่งระยะเร่งด่วนในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ครั้งที่ 1/2559 และมอบหน่วยงานที่เกี่ยวข้องรับความเห็นของที่ประชุมไปพิจารณาดำเนินงานต่อไป

1.5 การขอขยายแนวเส้นทางโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) : ที่ประชุมได้เห็นชอบให้ขยายแนวเส้นทางโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะออกไป 5 กิโลเมตร ไปสิ้นสุดที่บริเวณถนนวงแหวนกาญจนาภิเษก ตามที่ รฟม. เสนอ พร้อมทั้งมอบหมายให้ รฟม. พิจารณาความเหมาะสมของการก่อสร้างจุดจอดรถและศูนย์ซ่อมบำรุงของโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วงฯ ให้มีการออกแบบอย่างประหยัดสอดคล้องและเป็นไปตามนโยบายของรัฐบาลรวมทั้งรับข้อคิดเห็นของที่ประชุมไปพิจารณาดำเนินการต่อไป

1.6 โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวอ่อน ส่วนต่อขยาย ช่วงบางหว้า - ตลิ่งชัน : ที่ประชุมได้รับทราบการดำเนินการศึกษาโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวอ่อน ส่วนต่อขยาย ช่วงบางหว้า-ตลิ่งชัน ของกรุงเทพมหานคร พร้อมทั้งมอบหมายให้ สนข. พิจารณาความเหมาะสมของโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวอ่อน ส่วนต่อขยาย ช่วงบางหว้า-ตลิ่งชัน เพื่อจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ระยะที่ 2 ตามมติ คจร. ครั้งที่ 1/2558 เมื่อวันที่ 10 มิถุนายน 2558 ต่อไป

1.7 โครงการระบบขนส่งมวลชนระบบรองของกรุงเทพมหานคร : โครงการรถไฟฟ้าสายสีเทา โครงการรถไฟฟ้าสายบางนา - ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และโครงการรถไฟฟ้าสายสีทอง : ที่ประชุมได้รับทราบการดำเนินการศึกษาโครงการรถไฟฟ้าสายสีเทา โครงการรถไฟฟ้าสายบางนา-ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และโครงการรถไฟฟ้าสายสีทอง และให้กรุงเทพมหานครดำเนินโครงการฯ ดังกล่าว ตามมติ คจร. ครั้งที่ 1/2558 เมื่อวันที่ 8 กุมภาพันธ์ 2553 ต่อไป พร้อมทั้งมอบหมายให้ สนข. พิจารณาความเหมาะสมของโครงการรถไฟฟ้าดังกล่าวข้างต้นเพื่อจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ระยะที่ 2 ตามมติ คจร. ครั้งที่ 1/2558 เมื่อวันที่ 10 มิถุนายน 2558 ต่อไป





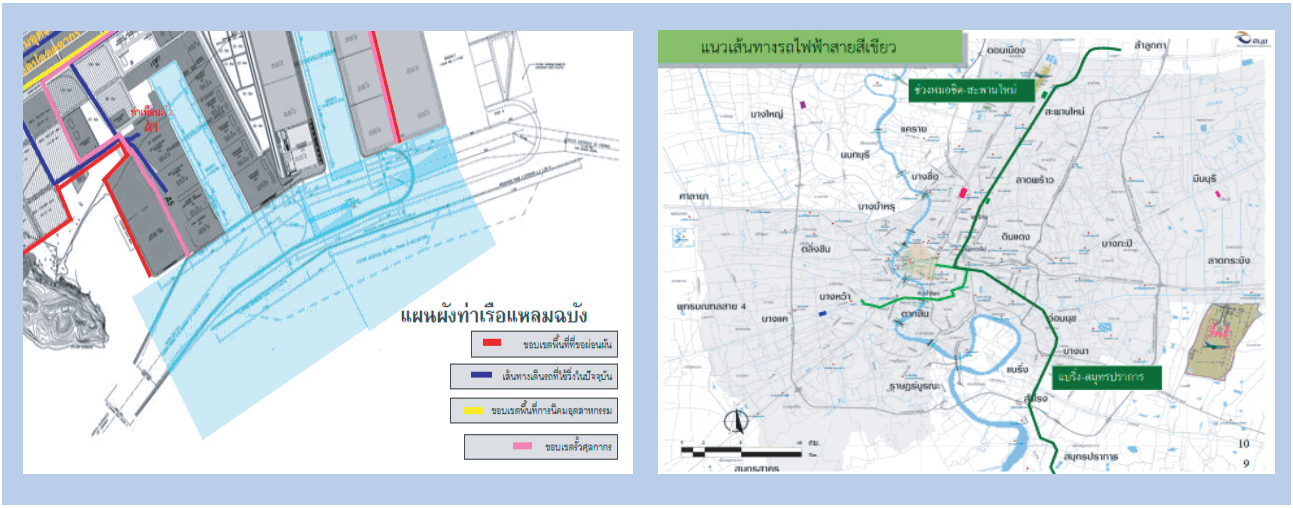
1.8 มาตรฐานป้ายสัญลักษณ์ในระบบขนส่งสาธารณะ : ที่ประชุมได้เห็นชอบมาตรฐานป้ายสัญลักษณ์ในระบบขนส่งสาธารณะ และมอบ คค. นำมาตรฐานป้ายสัญลักษณ์ในระบบขนส่งสาธารณะเสนอต่อที่ประชุม ครม. เพื่อขอความเห็นชอบก่อนออกเป็นประกาศ คจร. เรื่อง มาตรฐานป้ายสัญลักษณ์ในระบบขนส่งสาธารณะต่อไป พร้อมทั้งมอบ คค. ประสานกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา (กก.) และกรมส่งเสริมการปกครองส่วนท้องถิ่น (สถ.) เพื่อให้ความร่วมมือและสนับสนุนการดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป

1.9 การจำกัดความสูงของรถพ่วงและการใช้รถบรรทุกที่จดทะเบียนเป็นรถยนต์ส่วนบุคคล

– ประเด็นการแก้ไขกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับน้ำหนักรถยนต์บรรทุกส่วนบุคคล : ที่ประชุมได้มอบกรมการขนส่งทางบก (ขบ.) และสำนักงานตำรวจแห่งชาติ (สตช.) พิจารณาดำเนินการปรับปรุงกฎหมายที่เกี่ยวข้องให้สอดคล้องกับข้อเสนอข้างต้นต่อไป

– ประเด็นความสูงของการบรรทุกในกรณีที่เป็นรถบรรทุก ซึ่งบรรทุกรถยนต์ (Car Carrier) ให้มีความสูงรวมได้ 4.80 เมตร จากพื้นทาง : ที่ประชุมได้มอบ คค. ร่วมกับ สตช. กรมทางหลวง (ทล.) และกรมทางหลวงชนบท (ทช.) และสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (สอท.) พิจารณาเรื่องการผ่อนผันการใช้รถบรรทุกขนรถยนต์ ซึ่งมีความสูง 4.80 เมตร เพื่อเป็นการส่งเสริมและอำนวยความสะดวกต่อภาคอุตสาหกรรมยานยนต์

– ประเด็นมาตรการส่งเสริมการส่งออกรถยนต์ที่ท่าเรือแหลมฉบัง (เพิ่มเติม) : ที่ประชุมเห็นควรมีการผ่อนผันการเดินรถ เพื่อมิให้กระทบต่ออุตสาหกรรมยานยนต์ โดยมอบหมายให้ สตช. ร่วมกับนิคมอุตสาหกรรมแหลมฉบังท่าเรือแหลมฉบัง และ สอท. พิจารณาแนวทางในการดำเนินการต่อไป



1.10 โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ส่วนต่อขยาย ช่วงหมอชิต – สะพานใหม่ – คูคต และช่วงแบริ่ง – สมุทรปราการ : ที่ประชุมได้เห็นชอบร่างบันทึกข้อตกลงความร่วมมือ (MOU) ระหว่าง คค. รฟม. และกรุงเทพมหานคร เรื่อง การมอบหมายให้กรุงเทพมหานคร เป็นผู้บริหารจัดการเดินรถโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงหมอชิต–สะพานใหม่–คูคต และช่วงแบริ่ง–สมุทรปราการ พร้อมทั้งมอบหมายให้กรุงเทพมหานคร และ รฟม. ดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องและรายงานผลความคืบหน้าการดำเนินการให้ คจร. ทราบในการประชุมครั้งต่อไป

พร้อมนี้ สนข. ได้นำเรื่อง สรุปมติที่ประชุม คจร. ครั้งที่ ๑/๒๕๕๙ ดังกล่าวข้างต้นเสนอต่อคณะรัฐมนตรี (ครม.) และ ครม. ได้มีมติรับทราบแล้วเมื่อวันที่ ๒๔ พฤษภาคม ๒๕๕๙

2. การดำเนินการของคณะอนุกรรมการประสานการแก้ไขปัญหาจราจรและขนส่งระยะเร่งด่วนในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

คณะอนุกรรมการประสานการแก้ไขปัญหาจราจรและขนส่งระยะเร่งด่วนในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลซึ่งเป็นคณะอนุกรรมการภายใต้ คจร. ในปี พ.ศ.2559 ได้ดำเนินการจัดประชุมฯ ทั้งสิ้น 2 ครั้ง คือ

2.1 การประชุมคณะอนุกรรมการประสานการ ฯ ครั้งที่ 1/2559 จัดประชุมเมื่อวันที่ 27 มิถุนายน 2559 โดยที่ประชุมได้มีมติในเรื่องที่สำคัญ สรุปได้ดังนี้

2.1.1 การทบทวนข้อบังคับการห้ามจอดรถบนถนนสายหลักในเขตกรุงเทพมหานคร : ที่ประชุมได้รับทราบการทบทวนข้อบังคับการห้ามจอดรถบนถนนสายหลักในเขตกรุงเทพมหานคร

2.1.2 กรุงเทพมหานคร ปี พ.ศ. 2558 : ที่ประชุมได้รับทราบสรุปผลการสำรวจอัตราความเร็วเฉลี่ยของรถยนต์ส่วนบุคคลในเขตกรุงเทพมหานคร ปี พ.ศ. 2558

2.1.3 การบริหารสัญญาณไฟจราจร และการกั้นเครื่องกั้นรถไฟ บริเวณจุดตัดทางรถไฟ : ที่ประชุมได้รับทราบการบริหารสัญญาณไฟจราจร และการกั้นเครื่องกั้นรถไฟ บริเวณจุดตัดทางรถไฟ

2.1.4 การบริหารจัดการความต้องการในการเดินทาง (Traffic Demand Management, TDM) : ที่ประชุมได้รับทราบและมอบ สนข. ในฐานะฝ่ายเลขานุการประสานสำนักการโยธา กรุงเทพมหานคร (สนย. กทม.) และสถานีตำรวจที่เกี่ยวข้องเพื่อทดลองโครงการนำร่อง การจัดสรรพื้นที่ของถนนสีลมเพื่อจำกัดการใช้รถยนต์ส่วนบุคคล (Road Space re-allocation) ต่อไป

2.1.5 การแก้ไขกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการจราจรทางบก

- ปัญหาผู้ขับขี่ไม่ได้รับอนุญาตขับรถหรือไม่พกพาใบอนุญาตขับรถ
- การควบคุมกำกับดูแลผู้ขับขี่รถแท็กซี่ และรถโดยสารประจำทาง
- การควบคุมอายุการใช้งานรถแท็กซี่ และรถโดยสารประจำทางที่ประชุมได้รับทราบการแก้ไขกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการจราจรทางบกทั้ง 3 เรื่อง

2.1.6 ความก้าวหน้าโครงการสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา บริเวณแยกเกียกกาย : ที่ประชุมได้รับทราบความก้าวหน้าโครงการสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา บริเวณแยกเกียกกาย

2.1.7 การใช้พื้นที่รับผิดชอบของกรมทางหลวงตามแนวถนนสาธารณะ เพื่อดำเนินการโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว (เหนือ) ช่วงหมอชิต – สะพานใหม่ – คูคต : ที่ประชุมได้รับทราบผลการดำเนินงานของ รฟม. และ ทล. พร้อมทั้งมอบ รฟม. และ ทล. พิจารณาเร่งรัดการดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป และมอบ รฟม. กำชับผู้รับจ้างในกรณีที่มีการก่อสร้างบนผิวจราจรเมื่อมีการเปิดใช้เส้นทางการจราจรให้ปรับผิวจราจรให้อยู่ในสภาพเรียบร้อย

2.1.8 การแก้ไขปัญหารถจักรยานยนต์ขึ้นไปใช้เส้นทางบนสะพานภูมิพล 1 และ 2 : ที่ประชุมได้เห็นสมควรคงการห้ามรถจักรยานยนต์ขึ้นไปใช้บนสะพานภูมิพล 1 และ 2 ตามที่ ทช. ได้ประกาศไว้เดิม พร้อมทั้งมอบหมาย ทช. ร่วมกับกรมเจ้าท่า (จท.) พิจารณาความเหมาะสมในการปรับปรุงทางเข้า – ออกท่าเรือข้ามฟากคลองลัดโพธิ์ – พระราม 3 บริเวณริมสวนสุขภาพลัดโพธิ์ โดยจัดทำทางเข้า – ออกสำหรับรถจักรยานยนต์เพิ่มเติมบริเวณข้างทางเดินที่มีหลังคาทั้ง 2 ฝั่งเพื่อไปท่าเรือข้ามฟาก

2.1.9 การจัดทำแผนการเชื่อมต่อการเดินทาง ระหว่างโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วงสถานีเตาปูนกับรถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล สถานีบางซื่อ : ที่ประชุมได้เห็นชอบแนวทางจัดการเดินทางเชื่อมต่อระหว่างสถานีเตาปูน – สถานีบางซื่อ ทั้ง 2 แนวทาง ประกอบด้วย แนวทางที่ 1 การเดินรถโดยสารระหว่างสถานีเตาปูน – สถานีบางซื่อโดยใช้เส้นทางปกติตามกระแสจราจร และแนวทางที่ 2 การจัดเดินขบวนรถไฟระหว่างสถานีบางซ่อน – สถานีบางซื่อ – สถานีบางซ่อน พร้อมทั้งมอบ รฟม. ร่วมกับองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) และกองบัญชาการตำรวจนครบาล (บช.น.) พิจารณากำหนดการทดลองเดินรถโดยสารและมีการประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนรับทราบล่วงหน้า รวมทั้งมอบ รฟม. ร่วมกับ รฟท. และ บช.น. พิจารณาเรื่องการกั้นเครื่องกั้นรถไฟบริเวณจุดตัดทางรถไฟ

2.1.10 ความก้าวหน้าโครงการสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา บริเวณแยกเกียกกาย : ที่ประชุมได้รับทราบผลการศึกษาของ ทช. เรื่อง การเชื่อมต่อโครงข่ายการจราจรของโครงการสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา บริเวณแยกเกียกกายไปเชื่อมกับถนนกาญจนาภิเษก ซึ่งมีความไม่คุ้มค่าในการลงทุนและมีผลกระทบหลายด้าน รวมทั้งรับทราบความก้าวหน้าผลการดำเนินงานของสำนักการโยธา กรุงเทพมหานคร (สนย.กทม.) เรื่อง สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา บริเวณแยกเกียกกาย ซึ่งขณะนี้อยู่ระหว่าง

สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) พิจารณารายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อม และเสนอขอจัดสรรงบประมาณประจำปี พ.ศ. 2560

2.2 การประชุมคณะอนุกรรมการประสานการ ฯ ครั้งที่ 2/2559 จัดประชุมเมื่อวันที่ 2 กันยายน 2559 โดยที่ประชุมได้มีมติในเรื่องที่สำคัญ สรุปได้ดังนี้

2.2.1 โครงการคมนาคมอย่างยั่งยืน 2.0 (Sustainable Mobility Project ๒.๐) สาทรโมเดล : ที่ประชุมได้รับทราบ และมอบหมายให้ สนข. ดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป

2.2.2 การแก้ไขปัญหาจราจรบริเวณแยกพระราม ๙ – ประดิษฐ์มนูธรรม : ที่ประชุมได้มอบหมาย สนย.กทม. หารือร่วมกับ บช.น. โดยสถานีตำรวจนครบาลมักกะสันพิจารณาดำเนินการต่อไป

2.2.3 การแก้ไขปัญหาจราจรบริเวณแยกผ่านพิภพลีลา : ที่ประชุมมีรับทราบผลการดำเนินงานของ สนย.กทม.

2.2.4 การจัดทำที่จอดรถใต้ดินบริเวณถนนราชดำเนิน : ที่ประชุมได้มอบหมาย สนย.กทม. พิจารณาศึกษาความเป็นไปได้ในการทำอาคารจอดรถใต้ดินบริเวณสวนรมณีนาถ ถนนศิริพงษ์ พร้อมทั้งมอบหมายสำนักการจราจรและขนส่งกรุงเทพมหานคร (สจส. กทม.) พิจารณาความเหมาะสมในการติดตั้งสัญญาณไฟจราจรบริเวณทางแยกใกล้ทางลงที่จอดรถสวนนาคราภิรมย์ (ถนนมหาราช – ซอยท้ายวัง (หรือซอยโรงไม่)) รวมทั้งมอบหมาย สนข. ประสานงานสำนักพระราชวัง กองทัพเรือและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อพิจารณาความเป็นไปได้ในการทำอาคารจอดรถใต้ดินบริเวณราชนาวีสโมสร ถนนมหาราช ติดกับท่าเรือท่าช้าง และสนามม้านางเลิ้งต่อไป

การสนับสนุนทางด้านวิชาการในการแก้ไขปัญหาจราจร

สนข. โดย กจร. ได้รับมอบหมายให้ดำเนินการสนับสนุนด้านวิชาการ ตามมติที่ประชุมคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกจังหวัดภูมิภาค เพื่อหาแนวทางในการแก้ไขปัญหาการจราจรบริเวณต่างๆ ดังนี้

1. แนวทางการจัดช่องจราจรบริเวณทางลงสะพานภูมิพล 1 มุ่งหน้าลงถนนพระรามที่ 3

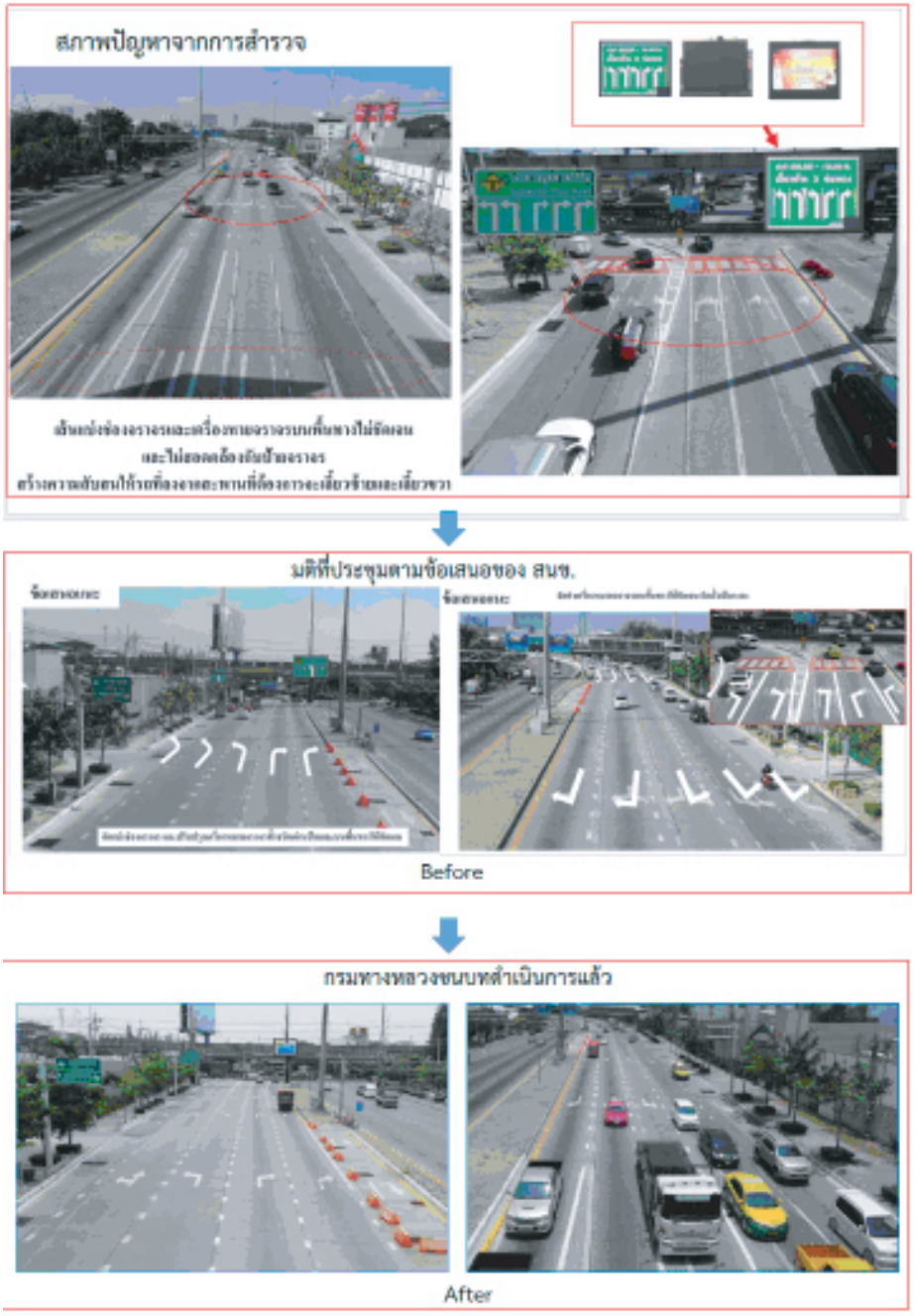
1.1 คณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกจังหวัดสมุทรปราการ (อจร. จังหวัดสมุทรปราการ) ได้พิจารณาการขยายช่องจราจรบนสะพานภูมิพล 1 เพื่อรองรับปริมาณการจรจรที่มีสูงมากลงสู่ถนนพระราม 3 ในช่วงเวลาเร่งด่วน 06.00–10.00 น. ซึ่งดำเนินการโดย สำนักก่อสร้างสะพาน ทช. ซึ่งที่ประชุมได้มอบ สนข. พิจารณาแนวทางในการจัดช่องจราจรของรถที่ลงจากสะพานภูมิพล 1 เข้าสู่ถนนพระรามที่ 3 ให้เหมาะสม



1.2 สนข. ได้ส่งเจ้าหน้าที่ดำเนินการสำรวจสภาพทางกายภาพของถนน สภาพการจราจร และปริมาณการจราจร บริเวณทางแยกถนนวงแหวนอุตสาหกรรม/ถนนพระรามที่ 3 และได้วิเคราะห์ความเหมาะสม รวมทั้งจัดทำแนวทางในการจัดช่องจราจรของรถที่ลงจากสะพานภูมิพล 1 เข้าสู่สะพานพระรามที่ 3 โดยได้นำเสนอ อจร. จังหวัดสมุทรปราการ พิจารณา ซึ่ง อจร. จังหวัดสมุทรปราการพิจารณาแล้วมีมติเห็นชอบแนวทางการจัดช่องจราจรฯ ตามที่ สนข. เสนอ และมอบ ทช. รับไปดำเนินการต่อไป ทั้งนี้ สนข. ได้ติดตามผลการดำเนินงานของกรมทางหลวงชนบทพบว่า ทช. ได้ดำเนินการตามมติที่ประชุมฯ แล้ว สรุปดังนี้

– การจัดช่องจราจรบนถนนวงแหวนอุตสาหกรรม

บริเวณที่ลงจากสะพานภูมิพล 1 ให้ 3 ช่องจราจรซ้ายมือ สำหรับเลี้ยวซ้ายไปคลองเตย และให้ 2 ช่องจราจรขวามือ สำหรับเลี้ยวขวาไปสาธุประดิษฐ์ โดยการปล่อยรถให้เป็นไปตามจังหวะสัญญาณไฟจราจรเดิม รวมทั้งจัดแบ่งช่องจราจรและปรับปรุงเครื่องหมายจราจรทั้งชนิดแผ่นป้ายและบนพื้นทางให้ชัดเจน เพื่อลดความสับสนของรถที่ลงจากสะพานในการเข้าช่องจราจรสำหรับเลี้ยวซ้ายและเลี้ยวขวา ผลการดำเนินงาน ทช. ได้แบ่งช่องจราจรและและปรับปรุงเครื่องหมายจราจรทั้งชนิดแผ่นป้ายและบนพื้นทาง ตามรูปด้านล่างนี้



- การติดตั้งสัญญาณไฟจราจรเพิ่มเติม

เห็นสมควรติดตั้งสัญญาณไฟจราจรเพิ่มเติม จำนวน ๑ ชุด บริเวณป้อมตำรวจจราจรใต้สะพานข้ามทางแยก เพื่อให้รถที่ลงสะพานเข้าสู่ทางแยกเพื่อเลี้ยวซ้ายเข้าถนนพระรามที่ ๓ มองเห็นได้ชัดเจน โดยมีผลการดำเนินงาน ทช. ได้ติดตั้งสัญญาณไฟจราจรแล้วตามรูปด้านล่างนี้



ภาพเดิม



ภาพปัจจุบัน

- การติดตั้งป้ายแนะนำบนสะพานลอยคนข้าม

เห็นสมควรติดตั้งป้าย Over Head แนะนำช่องจราจร ตั้งแต่บริเวณสะพานคนเดินข้ามตัวแรกที่ลงมาจากสะพานภูมิพล ๑ โดยมีผลการดำเนินการของ ทช. ได้ติดตั้งป้าย Over Head แล้ว ตามรูปด้านล่างนี้



ภาพเดิม



ภาพปัจจุบัน

การพิจารณาทบทวนข้อบังคับการห้ามจอดรถในกรุงเทพมหานคร

๑. สภาพปัญหาการจอดรถบนถนนในปัจจุบัน

จากสภาพปัญหาการจราจรในปัจจุบันพบว่าส่วนหนึ่งเกิดจากปัญหาการจอดรถบนถนนสาธารณะ ทั้งบนถนนสายหลักและถนนสายรอง และปรากฏตามสื่อต่างๆ ว่ามีการฝ่าฝืนจอดรถในที่ห้ามจอด





2. แนวทางการพิจารณาทบทวนข้อบังคับการห้ามจอดรถในกรุงเทพมหานคร

สนข. มีความเห็นว่า จากสภาพการจอดรถที่มีการฝ่าฝืนข้อบังคับเจ้าพนักงานจราจร ที่ปรากฏตามสื่อต่างๆ นั้น สมควรที่จะได้มีการเสนอคณะอนุกรรมการประสานการแก้ไขปัญหาจราจรและขนส่งระยะเร่งด่วนในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล พิจารณาทบทวนช่วงวันและเวลา การห้ามจอดรถในบางถนน ดังนี้

– ในกรณีที่การจอดรถไม่มีผลกระทบทำให้เกิดปัญหาจราจร เพื่อเป็นการช่วยอำนวยความสะดวกต่อประชาชนในการประกอบธุรกิจบนถนนที่สามารถจอดรถได้

– จัดเก็บค่าจอดรถในกรณีที่สามารถจอดได้ ซึ่งปัจจุบันถนนบางสายใน กทม. ได้มีการเก็บค่าจอดรถบนถนนสาธารณะอยู่แล้ว

3. ผลการดำเนินงาน

3.1 การประชุมคณะอนุกรรมการประสานการฯ ครั้งที่ 1/2558 เมื่อวันที่ 18 สิงหาคม 2558 มีมติมอบ บช.น. และ สจส. กทม. พิจารณาทบทวนการห้ามจอดรถบนถนนสายหลักและเพิ่มอัตราการจัดการเก็บค่าจอดรถบนถนนสาธารณะให้สอดคล้องกับสภาพปัจจุบัน

3.2 สนข. ได้ดำเนินการติดตามผลการดำเนินงานตามมติคณะอนุกรรมการประสานฯ ตามข้อ 3.1 โดยจัดประชุมหารือเมื่อวันที่ 14 ธันวาคม 2558 ร่วมกับ บช.น. กทม. การถไฟแห่งประเทศไทย และ สนข. โดยที่ประชุมมีมติ มอบ บช.น. ส่งร่างประกาศข้อบังคับเจ้าพนักงานจราจรที่พิจารณาทบทวนแล้วให้กับ สนข. เพื่อเสนอคณะอนุกรรมการประสานฯ ทราบการปรับปรุงข้อบังคับเจ้าพนักงานจราจรของ บช.น. และมอบ กทม. เพื่อใช้ในการปรับปรุงป้ายข้อบังคับให้เป็นปัจจุบัน และพิจารณาทบทวนความเหมาะสมของค่าธรรมเนียมการจัดเก็บค่าจอดรถบนถนนในปัจจุบันเพื่อเป็นรายได้ให้กับท้องถิ่นและเป็นการควบคุมรถยนต์ที่เข้ามาในเขตเมือง

3.3 การประชุมคณะอนุกรรมการประสานฯ ครั้งที่ 1/2559 เมื่อวันที่ 27 มิถุนายน 2559 มีมติรับทราบผลการพิจารณาทบทวนข้อบังคับการห้ามจอดรถในกรุงเทพมหานคร

การจัดทำแผนพัฒนามาตรฐานด้านการจัดระบบการจราจรในเมืองภูมิภาค

เนื่องจากปัจจุบันเมืองภูมิภาค ในพื้นที่เขตเมืองมีการขยายตัวของเขตเมืองทั้งทางด้านประชากรและเศรษฐกิจ ทำให้เริ่มมีปัญหาการจราจรติดขัดและมีแนวโน้มที่ปัญหาจะรุนแรงมากยิ่งขึ้น ซึ่งที่ผ่านมาสำนักงาน สนข. ได้เล็งเห็นถึงความจำเป็นของโครงการและได้เข้าไปให้ข้อเสนอแนะแนวทางการแก้ไขปัญหาและให้คำปรึกษาผ่านคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกจังหวัด (อจร.) และพบปัญหาที่สำคัญ คือการขาดคู่มือมาตรฐานการจัดระบบการจราจรที่สามารถประยุกต์ใช้สำหรับเขตเมืองภูมิภาคได้ จึงทำให้การดำเนินการแก้ไขปัญหาจราจรได้อย่างไม่เต็มประสิทธิภาพ รวมทั้งยังขาดองค์ความรู้ด้านการจัดการจราจร ขาดแคลนบุคลากรของหน่วยงานท้องถิ่นที่มีความรู้ความเข้าใจทางวิชาการด้านการจราจรอันส่งผลทำให้การแก้ไขปัญหาจราจรไม่สามารถดำเนินการได้อย่างมีประสิทธิภาพ

สนข. จึงได้ดำเนินการศึกษาจัดทำโครงการจัดทำแผนพัฒนามาตรฐานด้านการจัดระบบการจราจรในเมืองภูมิภาค ระยะเวลาดำเนินการศึกษา 10 เดือน เริ่มตั้งแต่วันที่ 4 มกราคม 2559 และเสร็จสิ้นวันที่ 3 พฤศจิกายน 2559 โดย สนข. จะจัดทำคู่มือจำนวน 4 เล่ม ได้แก่ 1. คู่มือการสำรวจและวิเคราะห์ข้อมูลด้านการจราจร 2. คู่มือการจัดระบบจราจร 3. คู่มือการติดตามและประเมินโครงการ และ 4. แนวทาง/คู่มือในการพิจารณาความเหมาะสมในการจัดทำทางจักรยานในเขตเมือง เพื่อมอบให้กับหน่วยงานท้องถิ่นที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้ การศึกษาได้จัดฝึกอบรมการประยุกต์ใช้คู่มือดังกล่าวกับเมืองต้นแบบจำนวน 6 แห่ง ได้แก่ จังหวัดเชียงใหม่ จังหวัดขอนแก่น จังหวัดอุดรธานี จังหวัดนครราชสีมา จังหวัดภูเก็ต และจังหวัดชลบุรี โดยมีผู้แทนจากหน่วยงานต่างๆที่เกี่ยวข้องเข้าร่วมอบรมประมาณ 240 คน ซึ่งจะทำให้บุคลากรของหน่วยงานต่างๆ ที่รับผิดชอบการจราจรมีมาตรฐาน องค์ความรู้ พัฒนาและปรับปรุงประสิทธิภาพรวมทั้งประสิทธิผลงานด้านการจราจรอย่างต่อเนื่องและเป็นรูปธรรม



การพัฒนาระบบและการจัดสิ่งอำนวยความสะดวก ในโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่ง

1. การเชื่อมต่อระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกับขนส่งสาธารณะรูปแบบอื่น

สนข. ได้เสนอเรื่องผลการประชุมคณะกรรมการพิจารณาการเชื่อมต่อระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกับขนส่งสาธารณะรูปแบบอื่น ครั้งที่ 1/2558 ตามหนังสือ ที่ คค 0803.3/3955 ลงวันที่ 4 ธันวาคม 2558 สนข. ในฐานะฝ่ายเลขานุการคณะกรรมการพิจารณาการเชื่อมต่อระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกับขนส่งสาธารณะรูปแบบอื่น ได้สรุปผลการประชุมคณะกรรมการฯ ครั้งที่ 1/2558 วันที่ 17 พ.ย. 2558 ณ ห้องประชุม 2 เสนอปลัดกระทรวงคมนาคม (ปคค.) เพื่อทราบและพิจารณา พร้อมทั้งนำเรียนรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม (รวค.) เพื่อโปรดทราบและพิจารณาลงนามในคำสั่งปรับปรุงองค์ประกอบของคณะกรรมการฯ ให้เป็นปัจจุบัน/ปคค. รับทราบผลการประชุมคณะกรรมการฯ ครั้งที่ 1/2558 และมอบหมายหน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้อง ดังนี้ (1) ให้กรมเจ้าท่า (จท.) จัดทำแผนปฏิบัติการ (Action Plan) ของโครงการพัฒนาระบบขนส่งโดยสารทางน้ำในแม่น้ำเจ้าพระยาในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลส่งให้ สนข. นำเสนอคณะกรรมการฯ พิจารณาต่อไป (2) ให้การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ประสานงานกับกรุงเทพมหานครเกี่ยวกับแบบรายละเอียดทางเดินเชื่อมต่อและตำแหน่งอาคารสถานีรถไฟฟ้าสายสีชมพู สายสีเหลือง และสายสีส้ม เพื่อให้ได้ความเห็นชอบร่วมกันในตำแหน่ง รูปแบบรายละเอียดและการดำเนินงานที่ชัดเจนต่อไป รวมทั้งได้นำเรียน รวค. (นายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ) เพื่อทราบผลการประชุมคณะกรรมการฯ และพิจารณาลงนามในคำสั่งปรับปรุงองค์ประกอบของคณะกรรมการฯ ให้เป็นปัจจุบัน





2. การพัฒนาระบบเชื่อมต่อการเดินทางบริเวณศูนย์คมนาคมพหลโยธิน

สนข. ได้เสนอเรื่องโครงการศึกษาออกแบบรายละเอียดศูนย์คมนาคมพหลโยธิน และการพัฒนาต้นแบบการพัฒนาพื้นที่โดยรอบศูนย์กลางคมนาคม ตามหนังสือที่ คค 0803.3/646 ลงวันที่ 29 กุมภาพันธ์ 2559 ตามที่สำนักงานตรวจเงินแผ่นดิน (สตง.) ขอใช้พื้นที่ภายในศูนย์คมนาคมพหลโยธินเพื่อก่อสร้างสำนักงานในอนาคต และ การดำเนินงานเพื่อเป็นประโยชน์สาธารณะของพื้นที่บริเวณอาคารเจตเจริญสุข ซึ่งการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ให้สิทธิการเช่าไปแล้วนั้น เพื่อให้การดำเนินโครงการศึกษาออกแบบรายละเอียดศูนย์คมนาคมพหลโยธินฯ เป็นประโยชน์ต่อสาธารณชนมากที่สุด จึงสมควรมอบหมายให้ รฟท. หาพื้นที่ที่เหมาะสมให้ สตง. ที่ไม่เป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาโครงการในอนาคตของ รฟท. หรือหาก สตง. มีความประสงค์ใช้พื้นที่ในบริเวณดังกล่าวก็สามารถดำเนินการเช่าพื้นที่ที่จะพัฒนาโดยเอกชนตามผลการศึกษาฯ ได้ รวมทั้งให้ รฟท. ยืนยันว่าจะยังคงพื้นที่ถนนทางเข้า-ออกศูนย์คมนาคมพหลโยธินด้านถนนกำแพงเพชรให้มีความกว้างตลอดแนวไม่น้อยกว่า 16 เมตร แม้ว่าบางส่วนจะต้องร่นแนวรั้วเข้าไปในเขตโครงการรถไฟฟ้าสายสีแดง เพื่อที่ที่ปรึกษาจะได้ไม่มีข้อขัดข้องกับแผนการก่อสร้างของบริษัท เจเจสยามฯ

ปกค. รับทราบและเห็นชอบตามที่ สนข. เสนอ โดยลงนามท้ายบันทึกฯ ดังกล่าวเมื่อวันที่ 8 มีนาคม2559 แจ้ง รฟท. ให้พิจารณาดำเนินการตามที่ สนข. เสนอต่อไปแล้ว

สนข. ได้เสนอเรื่อง รายงานสรุปผลการสัมมนาทดสอบความสนใจภาคเอกชนในการลงทุน (Market Sounding) โครงการศึกษาออกแบบรายละเอียดศูนย์คมนาคมพหลโยธินและการพัฒนาต้นแบบการพัฒนาพื้นที่โดยรอบศูนย์กลางคมนาคม ตามหนังสือ ที่ คค 0803.3/1607 ลงวันที่ 25 พฤษภาคม 2559 โปรดนำเรียนรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมเพื่อโปรดทราบสรุปผลการสัมมนาทดสอบความสนใจภาคเอกชนในการลงทุน (Market Sounding) โครงการศึกษาออกแบบรายละเอียดศูนย์คมนาคมพหลโยธินฯ วันที่ 22 เม.ย. 59 ณ โรงแรม ดิโอกุระ เพรสทีจ กรุงเทพฯ โดยที่ สนข. จะรับข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะจากการสัมมนาฯดังกล่าวมาปรับแนวคิดการพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์ รูปแบบการบริหารจัดการและการลงทุน รวมถึงการออกแบบเชิงความคิดทางด้านวิศวกรรมและสถาปัตยกรรม (Conceptual Design) ของโครงการต่อไป







รวค. (นายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ) รับทราบรายงานสรุปผลการสัมมนาฯ ท้ายบันทึก กจ. สปค.ที่ คค 0202/กจ. 1401 ลงวันที่ 2 มิถุนายน 2559 โดยมีความเห็นท้ายบันทึกฯ ดังกล่าวเมื่อวันที่ 6 มิถุนายน2559 ว่าชื่อของสถานีกลางบางซื่อควรจะพิจารณาเป็นสัญลักษณ์สถานีกลาง

3. โครงข่ายทางเชื่อมระหว่างทางยกระดับอุตราภิมุข และทางพิเศษศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร และทางเชื่อมเพิ่มเติมจากทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนฯ ไปยังทางพิเศษศรีรัช ด้านเหนือ (มุ่งหน้าไปแจ้งวัฒนะ)

สนข. ได้เสนอเรื่องการประชุมหารือ เรื่องโครงข่ายทางเชื่อมระหว่างทางยกระดับอุตราภิมุข และทางพิเศษศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร และทางเชื่อมเพิ่มเติมจากทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนฯ ไปยังทางพิเศษศรีรัชด้านเหนือ (มุ่งหน้าไปแจ้งวัฒนะ) ตามหนังสือ ที่ คค 0803.3/1971 ลงวันที่ 23 มิถุนายน 2559 เพื่อโปรดทราบรายงานผลการประชุมหารือโครงข่ายทางเชื่อมระหว่างทางยกระดับอุตราภิมุข และทางพิเศษศรีรัช-วงแหวนรอบนอก กทม. และทางเชื่อมเพิ่มเติมจากทางพิเศษศรีรัช-วงแหวนฯ ไปยังทางพิเศษศรีรัชด้านเหนือ เมื่อวันที่ 13 มิ.ย. 2559 ณ ห้องประชุม 3 คค. โดยมี รปค.(คพ.) เป็นประธาน มีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องร่วมประชุม ได้แก่ รฟท. กทพ. ทล. สนข. และ สปค. (สนย.) ทั้งนี้ การพิจารณาแนวทางความเหมาะสมของแนวเส้นทางคาดว่าจะแล้วเสร็จเดือน มิ.ย. 2559

รปค. (คพ.) รับทราบรายงานผลการประชุมฯ ท้ายบันทึกสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กองพัฒนาระบบการขนส่งและจราจร ที่ คค. 0803.3/1971 ลว. 23 มิ.ย. 2559 และมีบัญชา ที่ ว 4439/2559 ลว. 6 มิ.ย.2559 แจ้ง ทล. รฟท. กทพ. และ สปค. จัดเตรียมข้อมูลในส่วนที่เกี่ยวข้อง และเข้าร่วมร่วมประชุมในวันจันทร์ที่ 13 มิถุนายน 2559 เวลา 09.00 น. ห้อง 1 คค./มอบ สนข. เป็นฝ่ายเลขานุการฯ

4. การดำเนินการโครงการสรรหาเอกชนร่วมลงทุนพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์บริเวณสถานีกลางบางซื่อเพื่อเป็นศูนย์กลางการเดินรถไฟ

สนข. มีความเห็นว่า รฟท. ควรพัฒนาแปลง A เนื่องจากมีศักยภาพและความพร้อมสูงที่สุดโดยเร่งด่วน สำหรับแปลง B และ C เนื่องจากความไม่พร้อมด้านกายภาพจึงจำเป็นต้องเหลื่อมระยะการพัฒนาออกไป อย่างไรก็ตาม การพัฒนาพื้นที่โครงการแปลง A B และ C อยู่ภายใต้กรอบแผนการพัฒนาพื้นที่ศูนย์คมนาคมพหลโยธินที่ สนข. อยู่ระหว่างการศึกษาฯ (จะแล้วเสร็จในเดือน ก.ค. 2559) ดังนั้น ในการพัฒนาพื้นที่ดังกล่าวควรดำเนินการให้สอดคล้องกับกรอบแผนการพัฒนาพื้นที่และผังการพัฒนาพื้นที่ที่ คค. พิจารณาต่อไป และการพิจารณารายงานการศึกษาฯ เป็นอำนาจของ รวค. ที่จะต้องพิจารณาให้ความเห็นชอบภายใน 60 วัน (ครบกำหนดในวันที่ 10 กย. 59) ซึ่งรวค. เห็นชอบและรับความเห็นของ สนข. ประกอบและพิจารณาดำเนินการตามขั้นตอน พรบ. การให้เอกชนร่วมลงทุนฯ พ.ศ. 2556 เมื่อวันที่ 8 กันยายน 2559



5. การดำเนินโครงการสรรหาเอกชนร่วมลงทุนพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์ย่านสถานีแม่น้ำ

สนข. ได้เสนอเรื่องขออนุมัติดำเนินโครงการสรรหาเอกชนร่วมลงทุนพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์ย่านสถานีแม่น้ำ ของ รฟท. พื้นที่ประมาณ 277.5 ไร่ ที่คณะกรรมการ รฟท. เห็นชอบในหลักการให้ รฟท. ดำเนินโครงการพัฒนาที่ดิน เพื่อให้เกิดรายได้แล้ว เมื่อวันที่ 14 พ.ย.51 โดย รฟท. ได้ว่าจ้างสถาบันพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหาลาดกระบังดำเนินการสำรวจศึกษาความเหมาะสมและออกแบบเบื้องต้น และจัดทำรายงานตาม พรบ. การให้เอกชนร่วมลงทุนฯ พ.ศ. 2556 และตามประกาศคณะกรรมการนโยบายการให้เอกชนร่วมทุนฯ เรื่องรายละเอียดที่ต้องมีในผลการศึกษาและวิเคราะห์โครงการของหน่วยงานเจ้าของโครงการ พ.ศ.2557 ลว 29 ม.ค. 57 ซึ่ง สนข. พิจารณาแล้วเห็นควรให้ รฟท. ดำเนินการให้ครบถ้วนตามมาตรา 24 แห่ง พรบ. การให้เอกชนร่วมทุนฯ พ.ศ. 2556 ซึ่ง สนข. ได้วิเคราะห์แล้วเห็นว่า รฟท. จัดทำยังไม่ครบถ้วน ดังนั้น จึงเห็นควรให้ รฟท. พิจารณาปรับปรุงเพิ่มเติมข้อมูลให้ครบถ้วนตามความเห็นของ สนข. ต่อไป

รวค. สั่งการให้ รฟท.รับไปดำเนินการตามความเห็นของ สนข. เกี่ยวกับการประเมินที่ดินและความเห็นของ รชค. ด่วน เกี่ยวกับเรื่องทางเข้า-ออกทางถนนเชื้อเพลิงเดินทางอาจจะน้อยไป สำหรับโครงการขนาดใหญ่ เช่นนี้ ควรพิจารณาความเป็นไปได้ที่จะขอทางออกบริเวณที่ของกรมธนารักษ์ หรือที่ทรัพย์สินฯ และเห็นสมควรให้ รฟท. พิจารณาความเห็นและข้อสังเกตต่างๆ ด้วย

6. การดำเนินโครงการสรรหาเอกชนร่วมลงทุนพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์บริเวณนิคมรถไฟ กม. 11

สนข. ได้เสนอเรื่อง ขออนุมัติดำเนินโครงการสรรหาเอกชนร่วมลงทุนพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์บริเวณนิคมรถไฟ กม.11 ของ รฟท. พื้นที่ 359 ไร่ ที่คณะกรรมการ รฟท. อนุมัติเมื่อวันที่ 24 พ.ค. 59 ให้เสนอโครงการฯ ตามขั้นตอน พรบ. การให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2556 ต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง โดย รฟท. ได้ว่าจ้างสถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์ (NIDA) ศึกษาทบทวน และวิเคราะห์โครงการฯ ตามรายละเอียดตามมาตรา 24 แห่ง พรบ. การให้เอกชนร่วมลงทุนฯ พ.ศ. 2556 และตามประกาศคณะกรรมการนโยบายการให้เอกชนร่วมทุนฯ เรื่องรายละเอียดที่ต้องมีในผลการศึกษาและวิเคราะห์โครงการของหน่วยงานเจ้าของโครงการ พ.ศ. 2557 ลงวันที่ 29 มกราคม 2557 ซึ่ง สนข.พิจารณาแล้ว เห็นควรให้ รฟท. ดำเนินการให้ครบถ้วนตามมาตรา 24 แห่ง พรบ. การให้เอกชนร่วมลงทุนฯ พ.ศ. 2556 โดยให้ปรับแก้ข้อมูลให้เป็นปัจจุบันและถูกต้องชัดเจนก่อนนำเสนอ คค. พิจารณาอีกครั้ง รวค. สั่งการให้ รฟท. รับดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้อง

โครงการศึกษาออกแบบรายละเอียดศูนย์คมนาคมพหลโยธินและการพัฒนาต้นแบบการพัฒนาพื้นที่โดยรอบศูนย์กลางคมนาคม

1. ความเป็นมาของโครงการ

คณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 6 กุมภาพันธ์ 2550 มีมติรับทราบผลการดำเนินการรับฟังความคิดเห็น ข้อเสนอแนะ และความต้องการของประชาชน และเห็นชอบการกำหนดนโยบายและแผนการดำเนินงานโครงการ ระบบขนส่งมวลชนทางรางในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ในการกำหนดนโยบายให้มีศูนย์กลางเชื่อมต่อในการเดินทาง จำนวน 2 แห่ง ได้แก่ ศูนย์คมนาคมพหลโยธิน (บริเวณบางซื่อ) และศูนย์คมนาคมมักกะสัน (บริเวณมักกะสัน) เพื่อเป็นศูนย์กลางเชื่อมต่อการเดินทางจากพื้นที่ปริมณฑล และพื้นที่เมืองบริวารโดยระบบรถไฟชานเมือง และการเดินรถด้วยระบบรางเดียวกันจากเมืองในภูมิภาค โดยรถไฟทางไกลเชื่อมต่อการเดินทางกับระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน ซึ่งให้บริการเป็นโครงข่ายระบบขนส่งในเมืองกรุงเทพมหานครให้เกิดความสะดวกในการเดินทางแก่ประชาชน และคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 16 ตุลาคม 2550 มอบหมายให้การรถไฟแห่งประเทศไทยดำเนินโครงการระบบรถไฟชานเมือง สายสีแดง ช่วงบางซื่อ – รังสิต รวมสถานีรถไฟกลางบางซื่อ โดยมีความเห็นเพิ่มเติมให้กระทรวงคมนาคมเชื่อมโยงเส้นทางและโครงข่ายต่างๆ ให้เป็นระบบเดียวกันด้วย

กระทรวงคมนาคมมอบหมายให้ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ดำเนินการศึกษา และออกแบบเบื้องต้นการพัฒนาระบบเชื่อมต่อการเดินทางบริเวณศูนย์คมนาคมพหลโยธิน เพื่อรองรับการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนตามแผนการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล 10 สายทาง โดยเฉพาะสถานีรถไฟกลางบางซื่อที่เป็นศูนย์กลางเปลี่ยนถ่ายการเดินทางที่สำคัญที่อยู่ระหว่างการก่อสร้าง และคาดว่าจะแล้วเสร็จในปี พ.ศ. 2561 เพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทางและส่งเสริมให้ประชาชนใช้บริการขนส่งสาธารณะเพิ่มขึ้น ทำให้การพัฒนาการบริการระบบขนส่งมวลชนเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ

2. วัตถุประสงค์ของโครงการ

– เพื่อศึกษาและออกแบบรายละเอียดการพัฒนาระบบเชื่อมต่อการเดินทางระหว่างสถานีระบบขนส่งทางรางในบริเวณศูนย์คมนาคมพหลโยธิน ให้สามารถดำเนินการก่อสร้างและเป็นต้นแบบในการพัฒนาศูนย์กลางคมนาคม

– เพื่อศึกษาและออกแบบรายละเอียดระบบขนส่งมวลชนขนาดรองที่เหมาะสม รวมทั้งการศึกษา ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (Environment Impact Assessment:EIA) ให้สามารถดำเนินการก่อสร้างระบบขนส่งมวลชนขนาดรอง เพื่อรองรับการเดินทางจากระบบขนส่งมวลชนหลักและอำนวยความสะดวกต่อการเชื่อมโยงการเดินทางของภายในพื้นที่ศูนย์คมนาคมพหลโยธิน

– เพื่อศึกษาการบริหารจัดการระบบการจราจรรองรับการพัฒนาพื้นที่ศูนย์คมนาคมพหลโยธิน

3. พื้นที่ศึกษา

พื้นที่ย่านพหลโยธิน มีเนื้อที่ประมาณ 2,325 ไร่ ภายใต้กรรมสิทธิ์ของการรถไฟแห่งประเทศไทย ถือเป็นพื้นที่แปลงใหญ่ในย่านพหลโยธิน เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร รายล้อมด้วยสวนสาธารณะระดับเมือง ชุมชนพักอาศัย และแหล่งธุรกิจที่สำคัญ โดยมีอาณาเขตดังนี้

ทิศเหนือ จรดแนวลำรางสาธารณะที่เชื่อมต่อจากถนนวิภาวดีรังสิตจนถึงถนนกำแพงเพชร 2 ด้านทิศเหนือของแนวลำรางสาธารณะเป็นพื้นที่ชุมชนพักอาศัยผสมผสานกับอาคาร พาณิชยกรรม

ทิศใต้ จรดคลองบางซื่อ เป็นด่านสกัดน้ำที่ไหลมาตามถนนสายหลัก 3 สาย คือ วิภาวดีรังสิต พหลโยธิน และรัชดาภิเษก คลองบางซื่อนั้นเป็นคลองที่เชื่อมต่อกับฝั่งตะวันออกของแม่น้ำเจ้าพระยาไปชนกับคลองลาดพร้าว

ทิศตะวันออก จรดถนนพหลโยธิน ซึ่งฝั่งตรงข้ามพื้นที่เป็นที่ตั้งของอาคารสำนักงานและโรงซ่อมบำรุง รถไฟฟ้าบีทีเอส (BTS) ของบริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)

ทิศตะวันตก จรดถนนกำแพงเพชร 2 ซึ่งเป็นถนนสายรองที่เชื่อมไปสู่สถานีขนส่งหมอชิต 2 และใกล้กับจุดขึ้นลงทางพิเศษศรีรัช (ระบบทางด่วนขั้นที่ 2) โครงข่ายในเมือง



พื้นที่ศูนย์พหลโยธินและพื้นที่โดยรอบ (ย่านบางซื่อ 2,325 ไร่)

4. การใช้ประโยชน์ที่ดินปัจจุบัน

– พื้นที่แปลงที่ 1 (Zone A) มีขนาดพื้นที่ประมาณ 35 ไร่ (56,000 ตร.ม.) ตั้งอยู่ทางทิศใต้ของสถานีกลางบางซื่อ พื้นที่ดังกล่าวจะมีแนวท่อขนส่งน้ำมันของบริษัท Fuel Pipeline Transportation (FPT) ผ่านทางด้านข้างของพื้นที่ และมีรางรถไฟที่เข้าสถานีหัวลำโพงอยู่บริเวณด้านข้างถนนเทอดดำริ และเมื่องานก่อสร้างสายสีแดงแล้วเสร็จจะมีโครงสร้างทางรถไฟยกระดับออกมาจากชั้น 2 ของสถานีกลางบางซื่อ ที่ระดับความสูงจากพื้นที่ประมาณ 9 เมตร และ 18 เมตร พร้อมทั้งมี Waste Water Treatment Plant (WWTP) ตั้งอยู่ด้านข้างลานจอดรถยนต์ใกล้กับโครงสร้างทางรถไฟและมีลานจอดรถบัส 45 คัน

– พื้นที่แปลงที่ 2 (Zone B) มีขนาดพื้นที่ประมาณ 78 ไร่ (124,800 ตร.ม.) ตั้งอยู่ทางทิศตะวันออกของสถานีกลางบางซื่อซึ่งตามแบบก่อสร้างในสัญญาสายสีแดงกำหนดเป็นพื้นที่สำหรับจอดขบวนรถไฟ (Stabling Yard) ที่ระดับพื้นและโรงซ่อมบำรุง (Daily Maintenance Depot) ของรถไฟทางไกล (LD) ขนาดกว้าง 34 เมตร ยาว 500 เมตร และสูง 12.6 เมตร จำนวน 1 หลัง อาคารซ่อมรถสินค้า–ช่างกลสูง 13.5 เมตร จำนวน 1 หลัง อาคารปฏิบัติการย่านบางซื่อ สูง 11.5 เมตร จำนวน 1 หลัง อาคารกองสินค้าสูง 12.3 เมตร จำนวน 1 หลัง และมีแนวเส้นทางรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน พาดผ่านใต้พื้นที่บริเวณกึ่งกลางพื้นที่

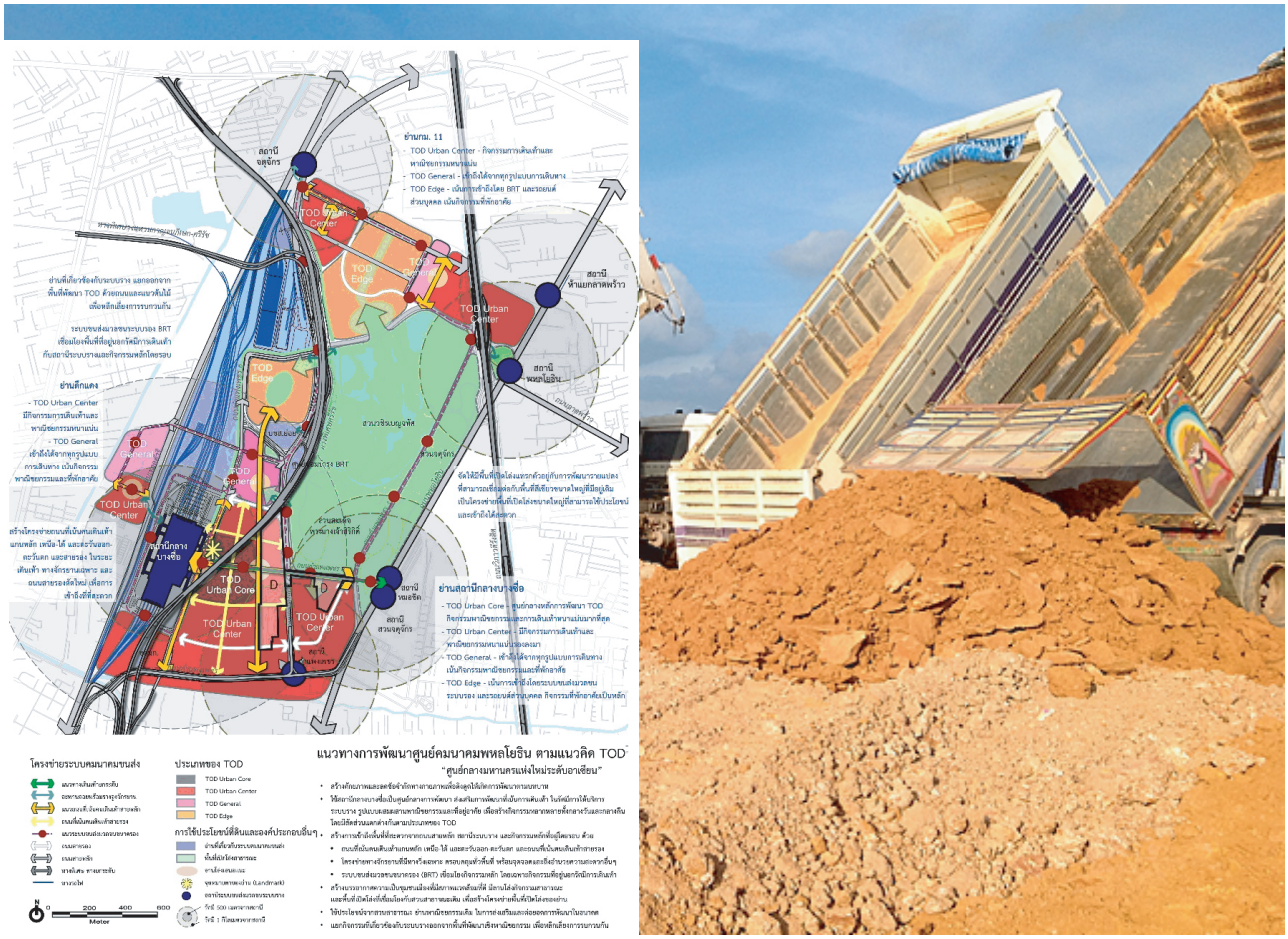
– พื้นที่แปลงที่ 3 (Zone C) มีขนาดพื้นที่ประมาณ 105 ไร่ (168,000 ตร.ม.) ตั้งอยู่บนพื้นที่ของสถานีขนส่งผู้โดยสารสายเหนือและตะวันออกเฉียงเหนือ ของ บขส. (หมอชิต 2) ใน โดยที่พื้นที่ทางทิศตะวันออกของแปลง C ในอนาคตมีแผนที่จะขยายพวงรางเพื่อเป็นพื้นที่จอดรถไฟฟ้า CT และพื้นที่ศูนย์ซ่อม CT โดยยังคงมีพื้นที่ในแปลง C ไว้สำหรับสถานีย่อย บขส. 16.43 ไร่ เพื่อรองรับรถระยะใกล้ และติดกับถนนกำแพงเพชร ส่วนในด้านทิศตะวันออกของแปลง C ติดกับถนนกำแพงเพชร ปัจจุบันมีแนวตอม่อทางด่วนสายบางซื่อ–วงแหวนฯ ซึ่งอยู่ในระหว่างการก่อสร้างตลอดแนวถนน

– พื้นที่ศูนย์กลางคมนาคมพหลโยธิน (แปลง D และอาคารทางเดินเชื่อมต่อ)โครงการศูนย์คมนาคมพหลโยธินจะมีบทบาทสำคัญอย่างยิ่งในการเชื่อมโยงการเดินทางระหว่างพื้นที่พัฒนาโซนต่างๆ รวมถึงระบบรองที่จะอำนวยความสะดวกในการเชื่อมโยงการเดินทางจากภายนอกโครงการเข้าสู่บริเวณพื้นที่โครงการ การใช้ประโยชน์ที่ดินในบริเวณพื้นที่โครงการตามการศึกษามีทั้งหมด 127.5 ไร่จากการสำรวจพื้นที่โครงการ พบว่า พวงรางและศูนย์ซ่อมบำรุงของการรถไฟแห่งประเทศไทยที่กำลังทำการก่อสร้างอยู่ในปัจจุบัน ทับซ้อนกับพื้นที่ตามการศึกษาเดิมประมาณ 1 ใน 3 ทำให้ไม่สามารถพัฒนาไปตามผังที่กำหนดไว้ได้ รวมถึงพื้นที่บริเวณสถานีขนส่งหมอชิต 2 ในอนาคตจะต้องใช้พื้นที่ระดับดินในการขยายศูนย์ซ่อมบำรุงรถไฟชานเมือง ส่งผลให้การเชื่อมโยงระดับดินมีอุปสรรค ทำให้มีพื้นที่ในการพัฒนาลดลงเหลือประมาณ 80 ไร่



5. แนวทางการพัฒนาพื้นที่ศูนย์คมนาคมพหลโยธินเบื้องต้น

แนวทางการพัฒนาพื้นที่ 2,325 ไร่ ของโครงการศูนย์คมนาคมพหลโยธิน เป็นการวางแนวทางการพัฒนาพื้นที่ตามหลักการและแนวคิดการพัฒนาโดยรอบสถานีขนส่งมวลชน (Transit Oriented Development: TOD) ที่ใช้ศักยภาพของพื้นที่โดยรอบศูนย์กลางคมนาคมขนส่ง ที่มีสถานีกลางบางซื่อเป็นศูนย์กลาง ล้อมรอบด้วยสถานีขนส่งมวลชนระบบรางและระบบขนส่งมวลชนระบบอื่นๆ ในการรองรับการพัฒนาเมือง ตามบทบาทให้เป็นศูนย์กลางรองทางด้านเหนือของกรุงเทพมหานคร เพื่อเป็นต้นแบบในการพัฒนารอบศูนย์กลางคมนาคม ภายใต้วิสัยทัศน์ "ศูนย์กลางมหานครแห่งใหม่ระดับ ASEAN" โดยจะมีบทบาทเป็นย่านศูนย์กลางธุรกิจและการค้าใหม่ของเมือง ที่มีรูปแบบการพัฒนาแบบเมืองกระชับ (Compact City) และเป็นย่านที่น่าอยู่ (Livable City) มีสภาพแวดล้อมที่ดี ส่งเสริมการเดินทางที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม เน้นการเดินเท้า การขี่จักรยาน และโดยระบบขนส่งมวลชนขนาดรอง เพื่อเชื่อมต่อกับระบบขนส่งมวลชนระบบหลักตลอดจนกิจกรรมหลักอื่นๆ ที่อยู่โดยรอบ โดยมีสถานีกลางบางซื่อเป็นศูนย์กลางของการพัฒนา รายละเอียดองค์ประกอบของการพัฒนาศูนย์คมนาคมพหลโยธิน 2,325 ไร่ มีดังนี้



แนวทางการพัฒนาศูนย์คมนาคมพหลโยธิน

5.1 การใช้ประโยชน์ที่ดินพื้นที่พัฒนาเชิงพาณิชย์ประกอบด้วย 4 โซนหลัก ดังนี้

1. TOD Urban Core – ศูนย์กลางกิจกรรมและการพัฒนาหลักของย่าน จึงเป็นบริเวณที่ไม่ส่งเสริมให้รถยนต์ส่วนบุคคลเข้ามาปะปนกับการเดินเท้า แต่ส่งเสริมการเข้าถึงพื้นที่ด้วยระบบขนส่งมวลชนระบบรอง BRT มีกิจกรรมการเดินเท้าและสัดส่วนของกิจกรรมพาณิชยกรรมและที่อยู่อาศัยหนาแน่นมากที่สุด (80:20) อยู่ทางด้านตะวันออกในระยะ 500 เมตร จากสถานีกลางบางซื่อ ในทิศทางที่เชื่อมโยงกับสถานีรถไฟฟ้า BTS สถานีหมอชิต และ MRT สถานีสวนจตุจักร

2. TOD Urban Center – พื้นที่พัฒนากิจกรรมผสมผสานและการเดินเท้าหนาแน่นรองลงมา เน้นกิจกรรมพาณิชยกรรมมากกว่าที่อยู่อาศัย (60–70:40–30) สามารถเข้าถึงได้จากทุกประเภทการเดินทาง แต่ยังคงให้ความสำคัญกับทางเดินเท้า ทางจักรยานและระบบขนส่งมวลชนระบบรอง BRT

3. TOD General – อยู่ถัดจาก TOD Urban Center ในระยะ 700 – 1000 เมตร จากสถานีกลางบางซื่อ มีความหนาแน่นของการพัฒนารองลงมา โดยเน้นกิจกรรมพาณิชยกรรมและที่พักอาศัยในสัดส่วนเท่าๆ กัน (50:50) จึงเป็นบริเวณที่มีกิจกรรมการเดินเท้าน้อยลง เน้นการเข้าถึงที่เท่าเทียมกันของทุกประเภทการเดินทาง ทั้งรถยนต์ส่วนบุคคล จักรยานและ BRT

4. TOD Edge – พื้นที่ที่อยู่ในระยะมากกว่า 1,000 เมตร จากสถานีกลางบางซื่อ เน้นกิจกรรมการใช้ประโยชน์ที่ดินที่อยู่อาศัยมากกว่าพาณิชยกรรม (70:30) เน้นการเข้าถึงจากถนน โดยรถยนต์ส่วนบุคคล และระบบขนส่งมวลชนขนาดรอง เพื่อเชื่อมต่อกับระบบขนส่งมวลชนระบบหลักที่อยู่ใกล้เคียง มีความเชื่อมโยงกับสวนสาธารณะที่อยู่ใกล้เคียง เพื่อการใช้ประโยชน์สูงสุด

สำหรับพื้นที่แปลง D เป็นบริเวณที่อยู่ในโซน TOD Urban Center เป็นบริเวณที่มีความสำคัญ ถึงแม้จะไม่ได้อยู่ในโซน TOD Urban Core ซึ่งเป็นศูนย์กลางการพัฒนาของย่าน แต่เป็นบริเวณที่อยู่ถัดออกมาซึ่งกำหนดให้มีการใช้ประโยชน์ที่ดินผสมผสานพาณิชยกรรมและที่อยู่อาศัยหนาแน่นสูง สามารถรองรับกิจกรรมการพัฒนาได้หลากหลาย และถึงแม้จะมีพื้นที่โซน TOD Urban Center ถึง 3 บริเวณที่สามารถรองรับการพัฒนารูปแบบคล้ายคลึงกัน แต่พื้นที่แปลง D ซึ่งอยู่ในย่านสถานีกลางบางซื่อ มีข้อได้เปรียบกว่า TOD Urban Center อีก 2 บริเวณ (ย่านกม.11 และย่านตึกแดง) เนื่องจากอยู่ในรัศมีการเดินเท้าจากทั้งสถานีระบบขนส่งมวลชนระบบรางถึง 4 สถานี คือ สถานีกลางบางซื่อ สถานี BTS หมอชิต สถานี MRT จตุจักร และสถานี MRT กำแพงเพชร และมีถนนกำแพงเพชร 2 ซึ่งเป็นถนนสายหลักผ่านหน้าพื้นที่ นอกจากนี้ยังอยู่ในบริเวณที่เป็นจุดตัดของการพัฒนาแนวแกนทางเดินเท้าแกนตะวันออก-ตะวันตก และแกนเหนือ-ใต้ ซึ่งจะเป็นบริเวณที่ส่งเสริมให้มีการสัญจรทางเท้าหนาแน่นสูง แปลง D จึงเป็นแปลงที่มีศักยภาพและโอกาสสูงในการพัฒนาเชิงพาณิชย์ ที่ได้รับประโยชน์จากปริมาณการเดินเท้าหนาแน่นและการเข้าถึงที่สะดวก ทั้งจากระบบขนส่งมวลชนระบบราง และจากถนนสายหลักซึ่งมีอยู่แล้วในปัจจุบัน

5.2 ระบบโครงข่ายคมนาคมขนส่ง เพื่อสร้างการเข้าถึงสถานีกลางบางซื่อและพื้นที่โดยรอบสถานีที่สะดวก โดยเฉพาะรูปแบบที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม ลดการพึ่งพารถยนต์ ประกอบด้วย

1. ถนนที่เน้นคนเดินเท้าแกนหลัก แกนเหนือ-ใต้ และแกนตะวันออก – ตะวันตก ทั้งระดับดินและยกระดับ (Skywalk) ในย่านสถานีกลางบางซื่อ ถนนที่เน้นคนเดินเท้าหลักในย่านกม.11 และย่านตึกแดง และถนนที่เน้นคนเดินเท้าสายรองเพื่อส่งเสริมการเดินเท้าและขี่จักรยานในบริเวณที่อยู่ในรัศมีการเดินเท้าจากสถานีระบบราง มีทางเดินเท้า ทางจักรยานกว้าง แยกชัดเจนจากถนนสำหรับรถยนต์สร้างบรรยากาศถนนที่ร่มรื่น น่าสนใจ สร้างเอกลักษณ์ให้กับย่าน

2. ทางจักรยานเฉพาะทุกถนน เพื่ออำนวยความสะดวก และส่งเสริมให้เกิดการใช้งานจริงโดยมีสิ่งอำนวยความสะดวก เช่น สะพานลอยคนข้ามพร้อมรางจูงจักรยานสำหรับบริเวณที่ตัดผ่านถนนสายหลักที่มีรถยนต์หนาแน่น จุดจอดจักรยานโดยมีหลายขนาดตามย่านกิจกรรม เช่น จุดจอดจักรยานหลักบริเวณสถานีระบบขนส่งมวลชนระบบรางทุกสถานี จุดจอดจักรยานขนาดเล็กกระจายอยู่บริเวณสถานี BRT ทุกสถานี นอกจากนี้ยังมีจุดจอดจักรยานเสนอแนะในพื้นที่พัฒนาเอกชน ซึ่งกระจายครอบคลุมทั่วทั้งพื้นที่

3. ระบบขนส่งมวลชนขนาดรอง BRT เพื่ออำนวยความสะดวกและเชื่อมโยงพื้นที่ที่อยู่ไกลกว่ารัศมีการเดินเท้ากับระบบขนส่งมวลชนหลัก และกิจกรรมหลักอื่นๆ ที่อยู่โดยรอบ ได้แก่ สถานีกลางบางซื่อ กับ BTS สถานีหมอชิตและ MRT สถานีสวนจตุจักร BTS ส่วนต่อขยายสถานีห้าแยกลาดพร้าวและ MRT สถานีพหลโยธิน และย่านกม. 11 รถไฟฟ้าสายสีแดง สถานีจตุจักร และย่านตึกแดง

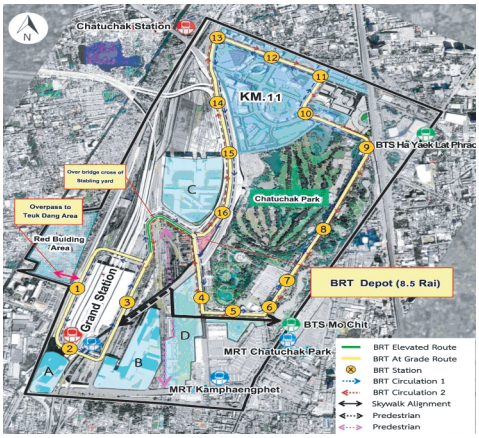
4. ถนนสายหลักสำหรับรถยนต์ เน้นการปรับปรุงถนนเพื่อรองรับระบบขนส่งมวลชนขนาดรอง และทางจักรยานและสิ่งอำนวยความสะดวกที่เกี่ยวข้อง และมีถนนสายรองตัดใหม่เพิ่มเติมเพื่อการเข้าถึงพื้นที่ที่สะดวก

5.3 โครงข่ายพื้นที่เปิดโล่ง เพื่อสร้างบรรยากาศของความเป็นชุมชนเมืองที่มีสภาพแวดล้อมที่ดี มีคุณภาพ จึงจัดให้มีพื้นที่เปิดโล่งรูปแบบต่างๆ ที่สามารถเชื่อมต่อกับพื้นที่สีเขียวขนาดใหญ่ที่มีอยู่เดิม เป็นโครงข่ายพื้นที่เปิดโล่งขนาดใหญ่ที่สามารถใช้ประโยชน์และเข้าถึงได้สะดวก

6. แนวคิดการบริหารจัดการจราจรในพื้นที่

6.1 การบริหารจัดการด้านจราจรในพื้นที่พาณิชยกรรมและทางเดินเชื่อมต่อพื้นที่พัฒนาโซน D ขนาดประมาณ 80 ไร่ เป็นพื้นที่ขนาดใหญ่และจะถูกพัฒนาให้เป็นพื้นที่เชิงพาณิชย์ จึงควรมีการวางถนนภายในเพื่อการเชื่อมต่อในพื้นที่ย่อยต่างๆ เช่น อาคารจอดรถ อาคารสำนักงาน ห้างสรรพสินค้า เป็นต้น โดยการเข้า-ออกพื้นที่โซน D สามารถเข้า – ออกได้ 2 ทาง คือ เข้า – ออกทางถนนกำแพงเพชร 2 เป็นทางหลัก โดยกำหนดให้ถนนมีขนาดกว้าง 30 เมตร ประกอบไปด้วย ช่องจราจรสำหรับรถยนต์ 4 ช่องจราจร มีเกาะกลาง มีทางเท้าและทางจักรยานทั้งสองข้างถนน และยังสามารถเข้าพื้นที่จากถนนกำแพงเพชรได้ (One-way) โดยกำหนดให้เป็นถนนขนาด 1 ช่องจราจร มีทางจักรยานและทางเท้าแยกออกจากกันโดยเกาะกั้นอยู่ทางฝั่งพื้นที่แปลง D (สำหรับแผนระยะยาวที่พวงรางถูกย้ายออกไปสามารถปรับปรุงถนนทางเข้าฝั่งถนนกำแพงเพชรได้ โดยพิจารณาตามความเหมาะสม)

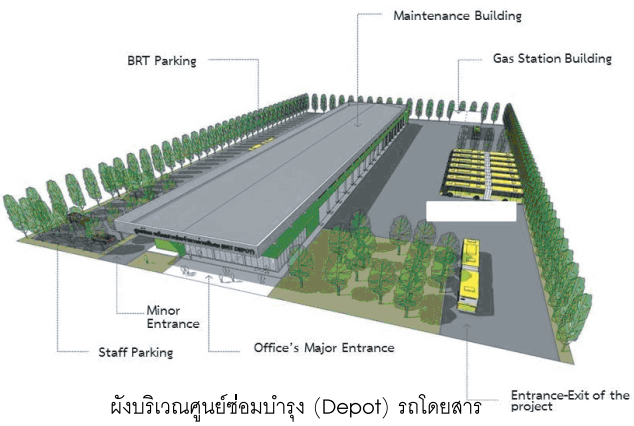
6.2 การบริหารจัดการระบบขนส่งมวลชนขนาดรองจากแนวคิดในการเดินรถระบบขนส่งมวลชนขนาดรอง ซึ่งต้องการให้สามารถให้บริการกับผู้โดยสารได้อย่างรวดเร็วและมีประสิทธิภาพ โดยระบบขนส่งมวลชนขนาดรองจะวิ่งอยู่บนทางวิ่งซึ่งแยกต่างหากออกจากผิวจราจรปกติ มีคันกั้นเลน (Lane Barrier) เพื่อกันรถชนิดอื่นๆ เข้ามาวิ่งในช่องจราจรของระบบขนส่งมวลชนขนาดรอง ซึ่งรถชนิดอื่นๆ เช่น รถยนต์ รถบรรทุก รถจักรยานยนต์ และอื่นๆ จะใช้ช่องจราจรร่วมกันดังนั้น เพื่อตอบสนองแนวคิดในการเดินรถ จึงต้องมีการจัดช่องจราจรพิเศษขึ้นเฉพาะสำหรับระบบขนส่งมวลชนขนาดรอง (Exclusive Lane) ขึ้นบนผิวจราจรของถนนแต่ละสายที่อยู่ในแนวเส้นทางการให้บริการของระบบขนส่งมวลชนขนาดรองนี้ โดยจัดช่องทางพิเศษไว้ในช่องจราจรซ้ายสุดของแนวเส้นทาง เพื่อสะดวกต่อการขึ้น-ลงของผู้โดยสารและการเชื่อมต่อกับพื้นที่ต่างๆ โดยในบางกรณีจะต้องมีการตัดกระแสจราจรบ้าง เช่น บริเวณทางแยกต่างๆ จึงจำเป็นต้องมีการติดตั้งสัญญาณไฟจราจรพิเศษสำหรับระบบขนส่งมวลชนขนาดรอง โดยจะให้ความสำคัญกับสัญญาณไฟของระบบขนส่งมวลชนขนาดรองเป็นหลัก เมื่อรถขนส่งมวลชนขนาดรองมาถึงทางแยกรถชนิดอื่นๆ จะต้องหยุดรอ เพื่อให้รถขนส่งมวลชนขนาดรองไปก่อน จากแนวคิดดังกล่าวจะช่วยให้สามารถเดินรถขนส่งมวลชนขนาดรองได้อย่างมีประสิทธิภาพและปลอดภัย และบรรเทาผลกระทบทางด้านจราจรที่อาจเกิดขึ้น



แนวเส้นทางและตำแหน่งสถานีระบบขนส่งมวลชนรอง BRT



แนวคิดการบริหารจัดการจราจรในพื้นที่



ผังบริเวณศูนย์ซ่อมบำรุง (Depot) รถโดยสารประจำทางด่วนพิเศษ (BRT) ประจำทางด่วนพิเศษ (BRT)



ทัศนียภาพของสถานีจอดรับ-ส่ง รถโดยสาร

7. การศึกษาความเหมาะสมด้านการตลาด

จากรูปแบบธุรกิจที่เหมาะสม และแนวคิดการพัฒนาที่สอดคล้องกับศักยภาพพื้นที่ และสอดคล้องกับการพัฒนาในภาพรวม จะนำมากำหนดส่วนผสมทางการตลาดที่ โดยพิจารณาเงื่อนไข และปัจจัยสำคัญของแต่ละแปลงย่อยในพื้นที่แปลง D ดังนี้





กลุ่มธุรกิจที่เหมาะสมในพื้นที่โซน D

7.1 ผัง D1 การพัฒนาพื้นที่โครงการนี้ คาดว่าจะเปิดดำเนินงานใกล้เคียงกับสถานีกลางบางซื่อ เพื่อให้เกิดการเชื่อมต่อการเดินทาง และเปิดพร้อมกับการพัฒนาพื้นที่แปลง A ที่เป็นพื้นที่ด้านทิศใต้ ติดสถานีกลางบางซื่อ ซึ่งในเบื้องต้นได้กำหนดที่จะพัฒนาธุรกิจสำนักงาน โรงแรม และศูนย์ค้าปลีก ดังนั้น การพัฒนาแล้วเสร็จของ2 แปลง คือ A และ D ในเวลาใกล้เคียงกัน อาจส่งผลต่ออุปทานส่วนเกิน ดังนั้น จึงกำหนดพื้นที่พัฒนาในผัง D1 ให้มีธุรกิจในช่วงกลางวัน ได้แก่ สำนักงาน และมีธุรกิจค้าปลีก และโชว์รูม สร้างให้มีผู้เช่า (คน) ในพื้นที่โครงการ เพื่อให้เกิดความมั่นคงในด้านอุปสงค์ และมีพื้นที่พลาซ่าเปิดโล่งเพื่อใช้จัดกิจกรรมต่างๆ

7.2 ผัง D2 ประกอบด้วย พื้นที่ 2 ส่วนได้แก่

- ส่วนที่อยู่หลังอาคารพาณิชย์ ที่เป็นศูนย์การค้า และร้านค้าปลีกอยู่แล้ว ทั้ง In-square และ JJ Square จะสูญเสียศักยภาพในการเข้าถึง และมองเห็น จึงเหมาะที่จะพัฒนาเป็นอาคารส่วนบริการ และอาคารจอดรถ

- ส่วนที่ติดกับถนนกำแพงเพชร 2 พัฒนาเป็นสำนักงานให้เช่า มี Fitness และธุรกิจร้านอาหาร และเครื่องดื่ม (F&B)และพื้นที่ค้าปลีก

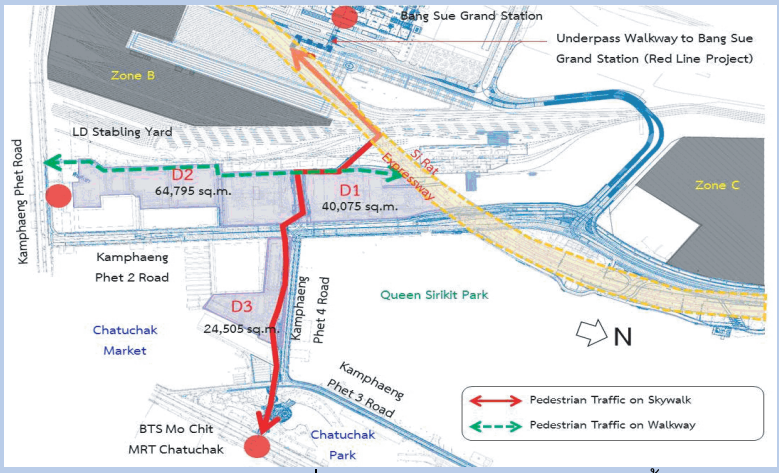
7.3 ผัง D3 มีทางเข้า-ออก ติดถนนใหญ่ คือถนนกำแพงเพชร 2 ทำให้แปลง D3 สามารถพัฒนาแบบเต็มที่ได้ (ในขณะที่ฝั่งด้านถนนกำแพงเพชร 4 เป็นถนนที่มีเพียง 4 ช่องจราจร ความกว้างไม่เพียงพอที่จะพัฒนาเป็นอาคารขนาดใหญ่ได้) พัฒนาเป็นพื้นที่ค้าปลีกแบบ Retail & Entertainment ที่มีร้านอาหาร - เครื่องดื่ม ศูนย์การแสดงและ Dinner ของนักท่องเที่ยว Sport Arena ที่มีโชว์กีฬา โรงแรมสำหรับนักท่องเที่ยวรุ่นใหม่ สำนักงานขนาดเล็ก รวมทั้ง Condominium แบบ Leasehold และ Service Apartment ซึ่งเป็นไปตามที่ได้วิเคราะห์ความเหมาะสมด้านการตลาด

สำหรับกรณี อาคารทางเดินเชื่อมต่อ ซึ่งถือเป็นโครงสร้างพื้นฐานอย่างหนึ่งนั้น อาจจะแยกพิจารณาได้เป็นสองส่วนหลักๆ คือ

- อาคารทางเดินเชื่อมต่อที่พาดผ่านแนวอาคาร หรือสามารถเชื่อมต่อเข้ากับอาคารที่อยู่ในพื้นที่ หรือในบริเวณใกล้เคียงพื้นที่โครงการ ซึ่งอาจจะช่วยอำนวยประโยชน์โดยตรงให้แก่โครงการพาณิชยกรรมนั้น เช่น ความสะดวกในการเดินทางเข้าสู่อาคาร การเป็นส่วนประกอบของอาคาร ฯลฯ (ซึ่งต่อไปนี้จะเรียกว่า "อาคารทางเดินเชื่อมต่อกลุ่ม ก.") โดยสำหรับอาคารทางเดินเชื่อมต่อกลุ่ม ก. นี้ รฟท. อาจกำหนดให้คู่สัญญาภาคเอกชนที่ได้รับคัดเลือกฯในพื้นที่แต่ละแปลง ควรจะเป็นผู้รับผิดชอบในการลงทุนก่อสร้าง และรับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการดำเนินการ โดย รฟท. ในฐานะเจ้าของพื้นที่ จะต้องกำหนดเป็นเงื่อนไข

ในสัญญาร่วมลงทุนที่ชัดเจนว่า ผู้ลงทุนในโครงการพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชยกรรมแปลงนั้นๆ จะต้องเป็นผู้รับผิดชอบ นอกจากนี้ รฟท. ยังต้องจะเป็นผู้อำนวยความสะดวกและให้การสนับสนุนแก่ผู้ลงทุนฯ ตลอดจนการกำกับดูแลให้อาคารทางเดินเชื่อมต่อกลุ่ม ก. ที่อยู่ภายใต้ความรับผิดชอบของผู้ลงทุนในโครงการพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชยกรรมแต่ละแปลงให้มีรูปแบบ และแผนการก่อสร้างที่สอดคล้องกันกับอาคารทางเดินเชื่อมต่อกลุ่ม ข. และแผนการก่อสร้างและพัฒนาพื้นที่โดยรวมของพื้นที่เชิงพาณิชยกรรมทุกแปลงในพื้นที่ศูนย์คมนาคมพหลโยธิน

– อาคารทางเดินเชื่อมต่อ ที่พาดผ่านแนวถนนสาธารณะหรือเชื่อมต่อเข้ากับสถานีขนส่งสาธารณะต่างๆที่อยู่ภายในและโดยรอบพื้นที่ศูนย์คมนาคมพหลโยธินที่ไม่ได้มีองค์ประกอบหรือคุณสมบัติใดๆของอาคารทางเดินเชื่อมต่อกลุ่ม ก. (ซึ่งต่อไปนี้จะเรียกว่า "อาคารทางเดินเชื่อมต่อกลุ่ม ข.") โดยสำหรับ อาคารทางเดินเชื่อมต่อกลุ่ม ข. นั้น ในเบื้องต้น รฟท. ในฐานะเจ้าของพื้นที่จะต้องเป็น "เจ้าภาพหลัก" ในด้านของการลงทุนและก่อสร้าง และการดำเนินโครงการ โดยอาจจะเข้าไปลงทุนดำเนินการก่อสร้างเอง หรือจะกำหนด/จัดสรรให้ผู้ลงทุนในโครงการพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชยกรรมในแปลงที่อยู่ใกล้เคียงกับอาคารและทางเดินเชื่อมต่อช่วงนั้นๆ เป็นผู้รับผิดชอบก็ได้ แต่ทั้งนี้จะต้องมีการกำหนดเป็นเงื่อนไขที่ชัดเจนตั้งแต่ในช่วงที่มีการดำเนินการคัดเลือกผู้ลงทุนในโครงการพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชยกรรมแปลงนั้นๆ และในกรณีที่อาคารทางเดินเชื่อมต่อกลุ่ม ข. ช่วงใดไม่สามารถจัดหาผู้ลงทุนได้ รฟท. คงจะต้องดำเนินการก่อสร้างอาคารทางเดินเชื่อมต่อกลุ่ม ข. ในช่วงนั้นเอง เพื่อให้อาคารทางเดินเชื่อมต่อทั้งหมดในบริเวณพื้นที่ศูนย์คมนาคมพหลโยธินต่อเชื่อมกันโดยสมบูรณ์ ซึ่งจะนำมาซึ่งความสะดวกสบายในการใช้บริการผู้ที่จะเข้ามาให้บริการในโครงการพาณิชยกรรมต่างๆ อันจะส่งผลปริมาณผู้ที่จะเข้ามาให้บริการในโครงการพาณิชยกรรมต่างๆ ในพื้นที่โดยรวมเพิ่มขึ้น และนำมาซึ่งผลตอบแทนของ รฟท. จากมูลค่าที่ดิน ค่าธรรมเนียมการใช้ประโยชน์ในที่ดินระยะยาว ส่วนแบ่งรายได้จากโครงการพาณิชยกรรมต่างๆ ที่เพิ่มขึ้นต่อไป



แสดงแนวเขตทางเดินเชื่อมต่อ หรือแนวทางเดินยกระดับลอยฟ้า



แสดงทัศนียภาพ ทางเดินยกระดับ (Skywalk)

การนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมมาใช้อำนวยความสะดวกในการเดินทางสำหรับคนพิการและผู้สูงอายุ

สืบเนื่องจากคณะกรรมการประสานงานและพิจารณาจัดสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับคนพิการ ผู้สูงอายุ ในโครงสร้างพื้นฐานและในระบบขนส่งมวลชนของกระทรวงคมนาคม (ปัจจุบันคือ คณะกรรมการส่งเสริมและพัฒนาการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกในโครงสร้างพื้นฐานและระบบคมนาคมขนส่งเพื่อคนทุกกลุ่ม ตามคำสั่งกระทรวงคมนาคม ที่ 231/2559 สั่ง ณ วันที่ 19 สิงหาคม 2559) ในคราวประชุมครั้งที่ 1/2559 เมื่อวันที่ 22 มีนาคม 2559 โดยมีปลัดกระทรวงคมนาคม เป็นประธาน และมีสำนักงานนโยบายและแผน การขนส่งและจราจร (สนข.) เป็นฝ่ายเลขานุการ ที่ประชุมได้มีมติเห็นชอบกรอบแนวคิดการดำเนินงานส่งเสริมและพัฒนาการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับคนพิการและผู้สูงอายุในภาพรวม โดยมอบหมายให้ สนข. ดำเนินการประสานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อจัดทำรายละเอียดสำหรับแผนงาน/โครงการและกระบวนการขับเคลื่อนตามกรอบแนวคิดการดำเนินงานส่งเสริมและพัฒนาการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับคนพิการและผู้สูงอายุไปสู่การปฏิบัติ

ในประเด็นเกี่ยวข้องกับการจัดให้มีเทคโนโลยีสิ่งอำนวยความสะดวก (Assistive Technology: AT) นั้นถือเป็นการใช้เทคโนโลยีเพื่ออำนวยความสะดวกให้ทุกคนสามารถเข้าถึงและใช้ประโยชน์ได้จากสภาพแวดล้อมต่างๆ อย่างเหมาะสมกับเฉพาะคน เฉพาะกลุ่ม และเฉพาะกิจ เช่น ผู้สูงอายุ หญิงตั้งครรภ์ เด็ก และคนพิการ เป็นต้น จึงมีความจำเป็นและมีความสำคัญที่จะช่วยให้คนพิการและผู้สูงอายุสามารถเข้าถึงและใช้ประโยชน์จากสภาพแวดล้อมและสิ่งอำนวยความสะดวกอันเป็นสาธารณะ (Accessibility) ได้

ที่ผ่านมา สนข. ได้ประชุมหารือร่วมกับหน่วยงานและผู้มีส่วนที่เกี่ยวข้องในการนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมมาใช้อำนวยความสะดวกในการเดินทางสำหรับคนพิการแต่ละประเภทและผู้สูงอายุ โดยแบ่งตามประเภทความพิการและหมวดบริการขนส่งตามกฎกระทรวงคมนาคมกำหนดลักษณะ หรือการจัดให้มีอุปกรณ์ สิ่งอำนวยความสะดวก หรือบริการในอาคาร สถานที่ ยานพาหนะ และบริการขนส่ง เพื่อให้คนพิการสามารถเข้าถึงและใช้ประโยชน์ได้ พ.ศ. 2556 ได้แก่ 1) สถานีขนส่งผู้โดยสาร 2) ทางหลวงพิเศษ ทางหลวงแผ่นดิน ทางหลวงชนบท และทางหลวงสัมปทาน 3) อาคารหรือสถานที่ในเขตทางหลวงพิเศษ ทางหลวงแผ่นดิน ทางหลวงชนบท ทางหลวงสัมปทาน และทางพิเศษ 4) สถานีรถไฟและสถานีรถไฟฟ้า 5) ท่าเทียบเรือ และ 6) ท่าอากาศยาน ทั้งนี้ สนข. ได้ประมวลข้อมูล วิเคราะห์ และจัดทำร่างการดำเนินงานฯ โดยแบ่งเป็นระยะ (Phasing) ทั้งในระยะเร่งด่วน ระยะกลาง และระยะยาวไว้เพื่อใช้ประกอบการพิจารณาต่อไปแล้วด้วย

ขณะนี้เรื่องดังกล่าว คค. ได้ให้ความเห็นชอบและมอบหมายให้ สนข. ในฐานะฝ่ายเลขานุการฯ นำเสนอต่อที่ประชุมคณะกรรมการส่งเสริมและพัฒนาการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกในโครงสร้างพื้นฐานและระบบคมนาคมขนส่งเพื่อคนทุกกลุ่มเพื่อพิจารณา ก่อนมอบหมายให้หน่วยงานในสังกัด คค. ดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้อง ต่อไป



การดำเนินงานของกระทรวงคมนาคมที่เกี่ยวข้องกับการสนับสนุนการใช้เทคโนโลยียานยนต์ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้า (Electric Vehicles : EV)

สถานการณ์โลกด้านเทคโนโลยีพลังงานเพื่อใช้ขับเคลื่อนยานพาหนะ มีแนวโน้มลดการพึ่งพาน้ำมันและก๊าซธรรมชาติ เนื่องจากมีมลพิษและคุกคามต่อสภาวะโลกร้อน (Global Warming) โดยเฉพาะในเมืองใหญ่ ประชากรหนาแน่น สำหรับประเทศไทยยังช่วยให้ลดการนำเข้าน้ำมันหรือประหยัดเงินตราต่างประเทศอีกด้วย นอกจากนั้น ประเทศไทยได้ร่วมลงนาม ณ กรุงปารีส ในการประชุมรัฐภาคีอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศสมัยที่ 21 (COP 21) ที่มีเป้าหมายจะร่วมกันรักษาระดับอุณหภูมิเฉลี่ยโลกไม่ให้สูงเกิน 2 องศาเซลเซียสในปี ค.ศ. 2100 (พ.ศ. 2643) โดยประเทศไทยได้จัดทำ action plan ไว้ว่าจะลดก๊าซเรือนกระจกลงร้อยละ 20 – 25 ภายในปี 2030 (พ.ศ. 2573) ซึ่งการลดการใช้พลังงานจาก fossil รวมถึงการใช้เครื่องยนต์ไฟฟ้าให้มากขึ้น จะตอบสนองกับเป้าหมายดังกล่าวโดยตรง

รัฐบาลมีนโยบายผลักดันให้ใช้เทคโนโลยีพลังงานไฟฟ้าเพื่อขับเคลื่อนยานพาหนะทั้งในรถยนต์นั่งส่วนบุคคลและเพื่อการขนส่งสาธารณะ ทั้งในระบบรางและรถเมล์ จึงได้มีข้อสั่งการไปยังหลายภาคส่วน อาทิ กระทรวงพลังงาน กระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี กระทรวงอุตสาหกรรม ฯลฯ ให้จัดเตรียมความพร้อมรองรับการเข้ามาของ Electrical Vehicle (EV) โดยคณะกรรมการพัฒนาระบบนวัตกรรมของประเทศ (คพน.) ที่มีนายกรัฐมนตรีเป็นประธาน ในคราวประชุม เมื่อวันที่ 7 สิงหาคม 2558 ได้มีมติให้ความเห็นชอบแผนที่นำทางการส่งเสริมยานยนต์ไฟฟ้าในประเทศไทย พร้อมได้มอบหมายให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) เร่งดำเนินการจัดซื้อรถโดยสารสาธารณะไฟฟ้าจำนวน 200 คัน (ซึ่งจากผลการทดลองวิ่งสามารถประหยัดค่าเชื้อเพลิงได้ คิดเป็นร้อยละ 67.2) มาให้บริการประชาชนในปี พ.ศ.2560 เป็นโครงการนำร่องเพื่อให้สาธารณะชนได้เห็นประโยชน์ในวงกว้างและสร้างการยอมรับในสังคมให้เพิ่มมากขึ้น





ที่ผ่านมาสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ได้จัดให้มีการสัมมนาระดมสมอง เมื่อวันที่ 1 กันยายน 2559 เรื่อง "การส่งเสริมเทคโนโลยียานยนต์ไฟฟ้าเพื่อการขนส่งสาธารณะ" เพื่อให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้มีโอกาสถ่ายทอดประสบการณ์และแลกเปลี่ยนความรู้ด้านยานยนต์ไฟฟ้าไว้ใช้ประโยชน์ร่วมกัน พร้อมทั้งขอทราบความเห็นและข้อเสนอแนวทางการดำเนินงานของกระทรวงคมนาคมจากผู้เข้าร่วมประชุม ประกอบด้วย กรมการขนส่งทางบกองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) กระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม กระทรวงพลังงาน กระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา สำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม สำนักงานมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม กรมควบคุมมลพิษ การไฟฟ้านครหลวง การไฟฟ้าส่วนภูมิภาค บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) สถาบันการศึกษา และภาคเอกชน เช่น สมาคมยานยนต์ไฟฟ้าไทย สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย ผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้อง รวมประมาณ 80 คน

ผลการสัมมนาฯ ชี้ให้เห็นว่า การเร่งผลักดันการใช้ยานยนต์ไฟฟ้าดังกล่าวจะส่งผลดีต่อระบบขนส่งสาธารณะในระยะยาว ทั้งด้านต้นทุนการดำเนินงาน การลดใช้พลังงานและภาระด้านสิ่งแวดล้อมซึ่งหากสามารถเดินรถได้อย่างเห็นผลเป็นวงกว้างก็จะสร้างความเชื่อมั่นต่อการใช้งานยานยนต์ไฟฟ้าอื่นๆด้วย ทั้งนี้ อาจจำเป็นต้องจัดช่องการเดินรถเฉพาะ (Bus Lane) ให้รถโดยสารสาธารณะไฟฟ้าในอนาคต นอกจากนั้น ในต่างจังหวัดโดยเฉพาะเมืองใหญ่ได้เริ่มสนใจจะพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะให้เพิ่มมากขึ้น เพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัด ดังนั้น การพิจารณาใช้รถโดยสารสาธารณะไฟฟ้าดังกล่าว จึงเป็นทางเลือกอีกทางหนึ่งด้วย โดย สนข. ได้จัดทำทำเนียบเครือข่ายจากผู้เข้าร่วมสัมมนาครั้งนี้เพื่อประโยชน์ในการติดตามการขับเคลื่อนแผนงาน/โครงการ/มาตรการสนับสนุนให้ใช้ยานยนต์ไฟฟ้าอย่างเป็นบูรณาการ พร้อมได้วางกรอบแนวทางการศึกษาความเป็นไปได้ทั้งการลงทุนและการใช้งานรถโดยสารสาธารณะไฟฟ้าในเมืองภูมิภาค แหล่งท่องเที่ยว และบริเวณที่เหมาะสมอาทิ จังหวัดเชียงใหม่ นครราชสีมา ขอนแก่น เมืองหัวหิน เป็นต้น รวมถึงพิจารณาลักษณะการใช้งานบางรูปแบบที่สอดรับกับการใช้ยานยนต์ไฟฟ้า เช่น ระบบขนส่งมวลชนขนาดรอง (Feeder) ให้แก่ระบบขนส่งมวลชนหลัก (Metro) รถรับส่งนักท่องเที่ยวระหว่างสนามบิน – แหล่งพาณิชยกรรม รถโรงเรียน เป็นต้นเนื่องจากการส่งเสริมการใช้งานในกลุ่มรถโดยสารสาธารณะให้เป็นโครงการนำร่อง จะช่วยให้เกิดประโยชน์กับประชาชนในวงกว้าง และสามารถวางแผนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อรองรับการพัฒนาได้ง่ายซึ่งจะได้จัดทำคำของบประมาณเพื่อดำเนินการศึกษาต่อไปในอนาคต



พัฒนาฐานข้อมูลสารสนเทศ เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ

ภายใต้สภาวะการแข่งขันด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อส่งเสริมความเข้มแข็งทางเศรษฐกิจของประเทศ ประกอบกับนโยบายรัฐบาลในการเพิ่มศักยภาพทางเศรษฐกิจของประเทศ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรจึงเห็นความจำเป็นในการจัดทำฐานข้อมูลสารสนเทศด้านการขนส่งและจราจรเพื่อประเมินขีดความสามารถการแข่งขันของประเทศ โดยในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งและจราจรของประเทศไทยจำเป็นจะต้องมีตัวชี้วัดประสิทธิภาพด้านการขนส่งและจราจร (Transport Performance Index: TPI) เพื่อประเมินขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศได้อย่างเป็นระบบและมีประสิทธิภาพ โดยมีวัตถุประสงค์ในการดำเนินโครงการฯ พัฒนาตัวชี้วัดประสิทธิภาพด้านการขนส่งและจราจรที่เหมาะสมสำหรับประเทศไทยเพื่อให้ภาครัฐมีฐานข้อมูลสารสนเทศที่จำเป็นต่อการวางแผนระบบการขนส่งและจราจร รวมทั้งตัวชี้วัดด้านการขนส่งและจราจรที่สะท้อนขีดความสามารถในการแข่งขันเพื่อนำไปใช้ประกอบการวางแผนยุทธศาสตร์และการประเมินขีดความสามารถในการแข่งขันระหว่างประเทศต่อไป

กลุ่มตัวชี้วัด จำนวน 4 กลุ่ม ได้แก่ความสามารถในการให้บริการ (Supply/Availability/Capacity) คุณภาพการให้บริการ (Quality) การใช้งาน (Utilization) และความปลอดภัย (Safety) ส่วนมิติตัวชี้วัด จำนวน 8 มิติ ได้แก่ ความสามารถในการเข้าถึง (Accessibility) สถานะและความสามารถในการให้บริการของระบบ (System Condition and Performance) ความรวดเร็วของการเดินทางและขนส่ง (Mobility) คุณภาพชีวิต (Quality of Life) ประสิทธิภาพในการให้บริการ (Operational Efficiency) การพัฒนาทางเศรษฐกิจ (Economic Development) การลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมและการประหยัดทรัพยากร (Environmental and Resource Conservation) และความปลอดภัย (Safety)

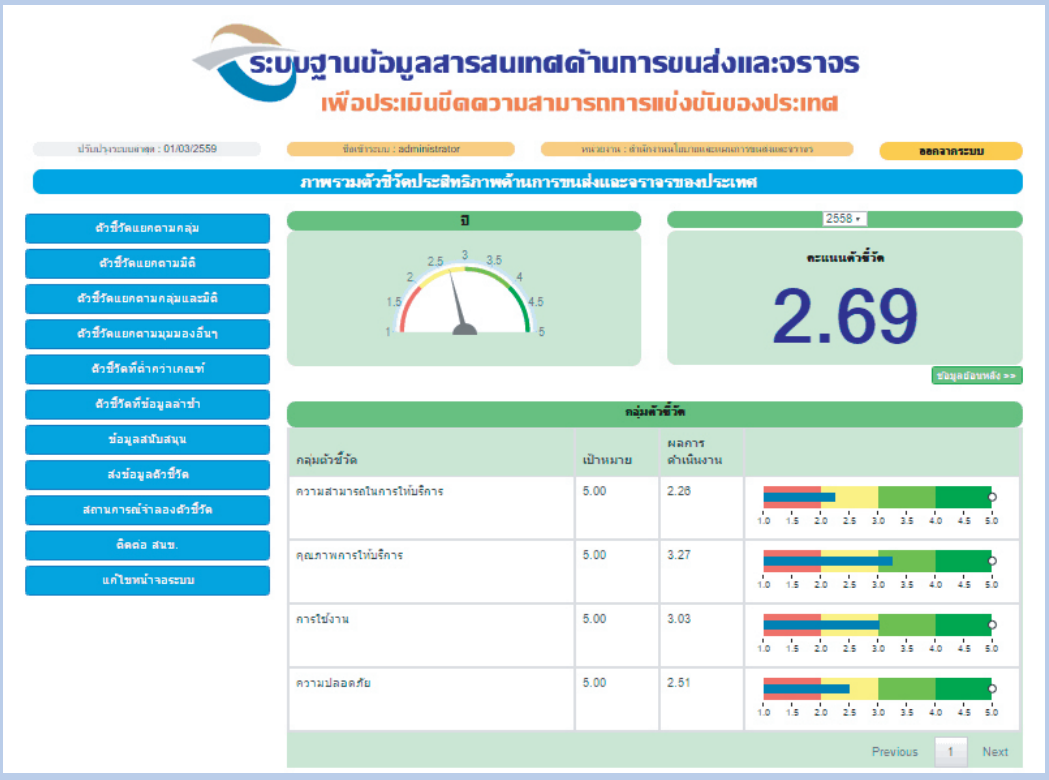
จากผลการดำเนินโครงการฯ ส่งผลให้ผลการจัดอันดับขีดความสามารถที่จัดอันดับโดยสถาบันการจัดการนานาชาติ (International Institute for Management Development: IMD) ด้านคมนาคมขนส่งของประเทศไทยที่เกี่ยวข้องกับด้านโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure) มีอันดับอันดับเพิ่มขึ้น 21 อันดับ จากอันดับที่ 47 (ในปี 2558) เป็นอันดับที่ 26 (ในปี 2559) เนื่องจาก สนข. ได้ดำเนินการปรับปรุงข้อมูลระยะทางถนนต่อตารางกิโลเมตรของประเทศให้มีความครบถ้วนและเป็นปัจจุบันมากที่สุด โดยแสดงผลการจัดอันดับตัวชี้วัดด้านคมนาคม ดังตารางข้างล่างนี้

ตารางแสดงการเปรียบเทียบอันดับตัวชี้วัดด้านคมนาคมขนส่งของประเทศไทยระหว่างปี 2558 และ ปี 2559

ตัวชี้วัดด้านคมนาคมขนส่ง	ผลการจัดอันดับความสามารถด้านคมนาคมขนส่ง		ค่าตัวชี้วัด(Values)	
	ปี 2558	ปี 2559	ปี 2558	ปี 2559
1. ถนน (Roads)	47	26	0.13	1.08
2. รถไฟ (Railroads)	43	42	0.009	0.040
3. การขนส่งทางอากาศ (Air transportation)	20	20	40,714	50,807
4. คุณภาพการขนส่งทางอากาศ (Quality of air transportation)	36	36	7.38	7.26
5. การกระจายตัวของโครงสร้างพื้นฐาน (Distribution infrastructure)	40	41	6.73	7.17
6. การจัดการโลจิสติกส์ (Logistics management)	41	47	6.80	7.36
7. การขนส่งทางน้ำ (Water transportation)	38	43	5.93	6.65
8. การพัฒนาและบำรุงรักษา (Maintenance and development)	34	34	5.89	5.87

ที่มา : สมาคมการจัดการธุรกิจแห่งประเทศไทย (Thailand Management Association: TMA)

สำหรับการพัฒนาฐานข้อมูลสารสนเทศด้านการขนส่งและจราจรสำหรับการพัฒนาตัวชี้วัดได้มีการออกแบบและพัฒนาระบบฐานข้อมูลสารสนเทศด้านการขนส่งและจราจรที่จำเป็นต่อการพัฒนาตัวชี้วัดโดยสามารถเข้าถึงผ่านทาง http://tdca.otp.go.th:8080 และสามารถใช้งานได้ผ่านทางอุปกรณ์มือถือและ TabletPC เพื่อเพิ่มความสะดวก รวดเร็ว และคล่องตัวในการเข้าถึงฐานข้อมูลดังกล่าวข้างต้น นอกจากนั้นสามารถติดตามความก้าวหน้าของการดำเนินโครงการฯ ผ่านทางเว็บไซต์โครงการผ่านทาง www.otp-tdca.orgและfacebookผ่านทาง www.facebook.com/otp.tdca



แสดงระบบฐานข้อมูลสารสนเทศด้านการขนส่งและจราจร

สนข

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
กระทรวงคมนาคม

สรุปผลการปฏิบัติราชการตามคำรับรอง การปฏิบัติราชการประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2559



สรุปผลการตรวจรับรองคุณภาพการบริหารจัดการภาครัฐระดับพื้นฐาน ฉบับที่ 2 ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2559

จากการตรวจรับรองคุณภาพการบริหารจัดการภาครัฐระดับพื้นฐาน (Fundamental Level) ฉบับที่ 2 พบว่า ผลการดำเนินการของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ผ่านการรับรองคุณภาพการบริหารจัดการภาครัฐระดับพื้นฐาน โดยมีคะแนนรวม 278 คะแนน หรือคิดเป็นร้อยละเฉลี่ย 92 และผลการประเมินทุกหมวดมีคะแนนมากกว่าร้อยละ 80 จึงเป็นไปตามเงื่อนไขของการผ่านการรับรองฯที่กำหนด และมีผลการตรวจฯ ในภาพรวมโดยสรุป ดังนี้

ในภาพรวมของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรได้มีการดำเนินการตามเกณฑ์การบริหารจัดการภาครัฐระดับพื้นฐานอย่างต่อเนื่อง ซึ่งส่งผลให้ระบบการบริหารจัดการของกรมในหลายประเด็นมีการพัฒนาการบริหารจัดการที่ดี อย่างไรก็ดี ผู้บริหารควรให้ความสำคัญและสนับสนุนผลักดันการดำเนินงานโดยมอบหมายผู้รับผิดชอบเพิ่มเติม เพื่อสร้างความมีส่วนร่วมและเพื่อให้การบริหารจัดการภาครัฐระดับพื้นฐานมีความครบถ้วนและยั่งยืน

หมวด OP ลักษณะสำคัญขององค์การ : สนข. มีการเปรียบเทียบต้นทุนโลจิสติกต์ต่อ GDP กับประเทศชั้นนำ และกลุ่มประเทศประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

- **หมวด 1 การนำองค์การ :**

– สนข. ให้ความสำคัญกับการกำกับดูแลองค์การตามหลักธรรมาภิบาล โดยมีการดำเนินการอย่างเป็นระบบ มีการจัดตั้งคณะกรรมการและคณะทำงานเพื่อขับเคลื่อนการดำเนินงานในหลายด้าน

– ผู้บริหารได้กำหนดตัวชี้วัดระดับบุคคลเพื่อให้ติดตามและประเมินผลพฤติกรรมการปฏิบัติตามหลักธรรมาภิบาลของบุคลากรทุกคน โดยดำหนดเป็นตัวชี้วัดระดับคุณธรรมและความโปร่งใสในการดำเนินงานของหน่วยงาน (ITA)

– ผู้บริหาร สนข. ให้ความสำคัญกับผลกระทบเชิงลบของการดำเนินงาน โดยกำหนดให้โครงการศึกษาของ สนข. จะต้องมีการศึกษาวิเคราะห์ปัจจัยที่มีผลกระทบทางลบของโครงการ ทั้งต่อสังคม สิ่งแวดล้อม และประชาชน และให้มีการสื่อสารประชาสัมพันธ์ให้เกิดการรับรู้ที่ถูกต้อง

- **หมวด 2 การวางแผนเชิงยุทธศาสตร์ :**

– สนข. มีกระบวนการจัดทำแผนยุทธศาสตร์ ที่มีการรวบรวม วิเคราะห์ข้อมูลที่สำคัญอย่างเป็นระบบ และแผนยุทธศาสตร์ของ สนข. มีความเชื่อมโยงกับแผนบริหารราชการแผ่นดิน และแผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม

- **หมวด 3 การให้ความสำคัญกับผู้รับบริการและผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย :**

– สนข. ให้ความสำคัญในการสร้างความสัมพันธ์กับกลุ่มผู้รับบริการและผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย โดยกำหนดตัวชี้วัดให้ทุกสำนัก/กอง/ศูนย์/สำนักงานโครงการ จะต้องมีการจัดกิจกรรมสร้างความสัมพันธ์ สร้างเครือข่ายกับผู้รับบริการและผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

- **หมวด 4 การวัด การวิเคราะห์ และการจัดการความรู้ :**

– สนข.มีการคัดเลือก จัดการองค์ความรู้ที่จำเป็นต่อการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์และการปฏิบัติงานที่สำคัญขององค์การ และจัดให้มีกิจกรรมการถ่ายโอนแลกเปลี่ยนเรียนรู้กันในระดับบุคคล ระดับหน่วยงาน และระดับองค์การ

- **หมวด 5 การมุ่งเน้นบุคลากร :**

– สนข. มีกระบวนการในการจัดทำแผนกลยุทธ์การบริหารทรัพยากรบุคคลระยะ 4 ปี ถ่ายทอดไปสู่แผนปฏิบัติการประจำปี และมีกลไลในการติดตาม และรายงานผลที่เป็นรูปธรรม

- **หมวด 6 การมุ่งเน้นระบบปฏิบัติการ :**

– สนข. มีการวิเคราะห์ระบบและกำหนดกระบวนการที่สำคัญ และมีการปรับปรุงกระบวนการสร้างคุณค่า 3 กระบวนการ ซึ่งจะทำให้เกิดประโยชน์ต่อการทำงานตามภารกิจหลัก และการบริหารจัดการของ สนข.

ตารางสรุปผลการปฏิบัติราชการตามคำรับรองการปฏิบัติราชการ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2559
สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร รอบ 12 เดือน

ตัวชี้วัดผล การปฏิบัติราชการ	หน่วยวัด	น้ำหนัก ร้อยละ	เกณฑ์การให้คะแนน					ผลการดำเนินงาน		
			1	2	3	4	5	ผลการดำเนินงาน	ค่าคะแนนที่ได้	คะแนนถ่วงน้ำหนัก
มิติภายนอก : การประเมินประสิทธิผล (น้ำหนัก : ร้อยละ 75)									**3.9298**	
ตัวชี้วัดที่ 1 ตัวชี้วัดภารกิจหลักของกระทรวงตามแนวทางการขับเคลื่อนประเทศ /แผนยุทธศาสตร์กระทรวง และตัวชี้วัดระหว่างกระทรวงที่มีเป้าหมายร่วมกัน (Joint KPIs) และตัวชี้วัดร่วมระหว่างกระทรวงและจังหวัด (Function-Area KPIs) ตามนโยบายสำคัญของรัฐบาล และตัวชี้วัดภารกิจหลักของกรม		75							**3.9298**	
ตัวชี้วัดที่ 1.1 อันดับผลการประเมินคุณภาพโครงสร้างพื้นฐาน		10								
1.1.1 ถนน (roads)	อันดับ	1.5	55	53	51	49	47	60	1.0000	0.0150
	ค่าคะแนน	1	3.8	4.1	4.4	4.7	5.0	4.2	2.3333	0.0233
1.1.2 ระบบราง (railroads)	อันดับ	1.5	82	80	78	76	74	77	3.5000	0.0525
	ค่าคะแนน	1	2.2	2.3	2.4	2.5	2.6	2.5	4.0000	0.0400
1.1.3 ท่าเรือ (ports)	อันดับ	1.5	54	53	52	51	50	65	1.0000	0.0150
	ค่าคะแนน	1	4.3	4.4	4.5	4.6	4.7	4.2	1.0000	0.0100
1.1.4 สนามบิน (air transport)	อันดับ	1.5	40	39	38	37	36	42	1.0000	0.0150
	ค่าคะแนน	1	4.7	4.9	5.1	5.3	5.5	5.0	2.5000	0.0250
ตัวชี้วัดที่ 1.2 ต้นทุนโลจิสติกส์ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (GDP)		8								
1.2.1 ต้นทุนโลจิสติกส์ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (GDP)	ร้อยละ	5	14.5	-	14.2	-	13.9	14.2	3.0000	0.1500
1.2.2 ต้นทุนโลจิสติกส์ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (GDP)	ร้อยละ	3	7.5	-	7.4	-	7.3	7.5	1.0000	0.0300
ตัวชี้วัดที่ 1.3 ระดับความสำเร็จของการพัฒนาโครงข่ายการขนส่ง										
1.3.5 การพัฒนาระบบตั๋วร่วม (Common Ticket)		4								

ตารางสรุปผลการปฏิบัติราชการตามคำรับรองการปฏิบัติราชการ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2559
สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร รอบ 12 เดือน

1. การจัดตั้งระบบศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง (Central Clearing House : CCH) สำหรับระบบตั๋วร่วม	ระดับ	3	1	2	3	4	5	ระดับ 5	5.0000	0.1500
2. การจัดตั้งหน่วยงานบริหารจัดการและบำรุงรักษาระบบตั๋วร่วม (Common Tickets Company : CTC)	ระดับ	1	1	2	3	4	5	ระดับ 1	1.0000	0.0100
ตัวชี้วัดที่ 1.4 สัดส่วนการขนส่งทางน้ำและทางรางเพิ่มขึ้น	8									
1.4.1 สัดส่วนการขนส่งทางน้ำ	ร้อยละ	4	11.16	11.3	11.44	11.58	11.72	12.610	5.0000	0.2000
1.4.2 สัดส่วนการขนส่งทางราง	ร้อยละ	4	1.37	1.385	1.4	1.415	1.43	1.389	2.2667	0.0907
ตัวชี้วัดที่ 1.5 ระดับความสำเร็จของข้อเสนอแนะด้านนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรที่ได้รับความเห็นชอบจากคจร. หรือคณะอนุกรรมการที่อยู่ภายใต้ คจร. หรือผู้บริหารกระทรวงคมนาคมและได้มอบหมายให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องรับไปดำเนินการ		36							4.8333	
(1) ด้านความปลอดภัย/สิ่งแวดล้อม	ระดับ	6	1	2	3	4	5	- 32 เรื่อง ร้อยละ 100 - ความพึงพอใจ ร้อยละ 91.67	5.0000	0.3000
(2) ด้านการพัฒนาระบบการขนส่งและจราจร	ระดับ	6	1	2	3	4	5	- 36 เรื่อง ร้อยละ 100 - ความพึงพอใจ ร้อยละ 93.33	5.0000	0.3000
(3) ด้านการพัฒนาระบบการขนส่งและจราจรในเมืองภูมิภาค	ระดับ	6	1	2	3	4	5	- 47 เรื่อง ร้อยละ 100 - ความพึงพอใจ ร้อยละ 85	5.0000	0.3000
(4) ด้านการจัดระบบการจราจรทางบกหรือการแก้ไขปัญหาการจราจร	ระดับ	6	1	2	3	4	5	- 24 เรื่อง ร้อยละ 100 - ความพึงพอใจ ร้อยละ 80	4.0000	0.2400
(5) ด้านการขนส่ง	ระดับ	6	1	2	3	4	5	- 33 เรื่อง ร้อยละ 100 - ความพึงพอใจ ร้อยละ 87.37	5.0000	0.3000

ตารางสรุปผลการปฏิบัติราชการตามคำรับรองการปฏิบัติราชการ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2559
สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร รอบ 12 เดือน

(6) ด้านการพัฒนาระบบราง	ระดับ	6	1	2	3	4	5	- 39 เรื่อง ร้อยละ 100 - ความพึงพอใจ ร้อยละ 87.5	5.0000	0.3000
ตัวชี้วัดที่ 1.6 ระดับความสำเร็จของการดำเนินงานตามแผนการติดตามและประเมินผลด้านนโยบาย/แผนงาน/โครงการด้านการขนส่งและจราจร		9							4.2320	
(1) แผนปฏิบัติราชการ สนข. พ.ศ. 2559	ระดับ	4.5	1	2	3	4	5	- 24 งาน/โครงการ/กิจกรรม ร้อยละ 100 - ความพึงพอใจ ร้อยละ 77.32	3.4640	0.1559
(2) แผนหลักการพัฒนาระบบการขนส่งและจราจร พ.ศ. 2554 - 2563	ระดับ	4.5	1	2	3	4	5	- 115 โครงการ และ 31 มาตรการ ร้อยละ 100 - ความพึงพอใจ ร้อยละ 90	5.0000	0.2250
มิติภายนอก : การประเมินคุณภาพการให้บริการ		-	-	-	-	-	-			-
ตัวชี้วัดที่ 2 ความพึงพอใจของผู้รับบริการ		- สนข. ไม่มีตัวชี้วัดนี้ -								
มิติภายใน : การประเมินประสิทธิภาพ (น้ำหนัก : ร้อยละ 15)									2.0000	
ตัวชี้วัดที่ 3 การเบิกจ่ายเงินงบประมาณ		5								
3.1 การเบิกจ่ายเงินงบประมาณรายจ่ายลงทุน	ร้อยละ	2.50	75	78	81	84	87	70.65	1.0000	0.0250
3.2 การเบิกจ่ายเงินงบประมาณรายจ่ายภาพรวม	ร้อยละ	2.50	88	90	92	94	96	74.31	1.0000	0.0250
ตัวชี้วัดที่ 4 การประหยัดพลังงาน		2.5								
4.1 ด้านไฟฟ้า	ร้อยละ	1.25	1	2	3	4	5	5	5.0000	0.0625
4.2 ด้านน้ำมันเชื้อเพลิง	ร้อยละ	1.25	1	2	3	4	5	5	5.0000	0.0625

ตารางสรุปผลการปฏิบัติราชการตามคำรับรองการปฏิบัติราชการ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2559
สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร รอบ 12 เดือน

ตัวชี้วัดที่ 5 การประหยัดน้ำ	ระดับ	2.5	1	2	3	4	5	3	3.0000	0.0750
ตัวชี้วัดที่ 6 การพัฒนาประสิทธิภาพระบบสารสนเทศภาครัฐ	ระดับ	5	1	2	3	4	5	N/Aรอผลการสำรวจจากกระทรวง ICT	1.0000	0.0500
มิติภายใน : การพัฒนาองค์การ (น้ำหนัก : ร้อยละ 10)					-	-	-	-	3.0000	-
ตัวชี้วัดที่ 7 การพัฒนาสมรรถนะองค์การ	ระดับ	5	1	-	3	-	5	5	5.0000	0.2500
ตัวชี้วัดที่ 8 ระดับคุณธรรมและความโปร่งใสในการดำเนินงานของหน่วยงาน	ระดับ	5	0-19.99	20-39.99	40-59.99	60-79.99	80-100	8 1.33	5.0000	0.2500
		น้ำหนักรวม	**100**					**ค่าคะแนนที่ได้**		**3.7474**

รายงาน ณ เดือน มกราคม พ.ศ. 2560
ผู้รายงาน กลุ่มพัฒนาระบบบริหาร
หน่วยงาน สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
โทรศัพท์ 0-2215-1515 ต่อ 4001 - 4006



สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
งบแสดงฐานะการเงิน
ณ วันที่ 30 กันยายน 2559

(หน่วย : บาท)

	หมายเหตุ	ปี 2559	ปี 2558
สินทรัพย์			
สินทรัพย์หมุนเวียน			
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	5	9,182,849.68	3,343,510.99
ลูกหนี้ระยะสั้น	6	87,095,875.42	99,080,345.19
วัสดุคงเหลือ		1,582,611.62	2,352,077.73
รวมสินทรัพย์หมุนเวียน		97,861,336.72	104,775,933.91
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน			
ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์	7	191,074,292.46	28,597,024.55
สินทรัพย์ไม่มีตัวตน	8	3,079.03	880,919.96
รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน		191,078,008.49	29,477,944.51
รวมสินทรัพย์		288,939,345.21	134,253,878.42

หมายเหตุ : ประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
งบแสดงฐานะการเงิน
ณ วันที่ 30 กันยายน 2559

(หน่วย : บาท)

	หมายเหตุ	ปี 2559	ปี 2558
หนี้สิน			
หนี้สินหมุนเวียน			
เจ้าหนี้ระยะสั้น	9	60,502,723.15	82,543,305.15
เงินรับฝากระยะสั้น		39.05	82,803.67
รวมหนี้สินหมุนเวียน		**60,502,762.20**	**82,626,108.82**
หนี้สินไม่หมุนเวียน			
เจ้าหนี้เงินโอนและรายการอุดหนุนระยะยาว		1,384,123.16	1,057,586.23
เงินทดรองราชการรับจากคลังระยะยาว		1,000,000.00	1,000,000.00
เงินรับฝากระยะยาว	10	90,289,173.15	87,699,621.11
รวมหนี้สินไม่หมุนเวียน		**92,673,296.31**	**89,757,207.34**
รวมหนี้สิน		**153,176,058.51**	**172,383,316.16**
สินทรัพย์สุทธิ		**135,763,286.70**	**(38,129,437.74)**
สินทรัพย์สุทธิ/ส่วนทุน			
ทุน		84,328,885.24	84,328,885.24
รายได้สูง(ต่ำ)กว่าค่าใช้จ่ายสะสม		(51,434,401.46)	(122,485,322.98)
รวมสินทรัพย์สุทธิ/ส่วนทุน		**135,763,286.70**	**(38,129,437.74)**

หมายเหตุ : ประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
งบแสดงผลการดำเนินงานทางการเงิน
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2559

หน่วย : บาท

	หมายเหตุ	ปี 2559	ปี 2558
รายได้			
รายได้จากงบประมาณ	12	531,157,791.74	616,635,182.11
รายได้จากเงินกู้และรายได้อื่นจากรัฐบาล	13	174,713,437.50	81,778,150.00
รายได้จากการอุดหนุนและเงินบริจาค	14	5,714,111.07	2,598,741.69
รายได้อื่น		4,010.00	54,365.00
รวมรายได้		**711,589,350.31**	**701,066,438.80**
ค่าใช้จ่าย			
ค่าใช้จ่ายบุคลากร	15	97,431,133.31	96,485,892.57
ค่าบำเหน็จบำนาญ	16	21,114,296.91	14,144,500.66
ค่าตอบแทน	17	72,410.00	91,780.00
ค่าใช้สอย	18	446,758,057.72	489,388,242.78
ค่าวัสดุ		2,980,351.79	1,900,695.44
ค่าสาธารณูปโภค	19	4,990,796.35	5,217,786.64
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	20	15,678,615.19	14,409,752.73
ค่าใช้จ่ายอื่น		(39,884,508.86)	52,151,013.54
รวมค่าใช้จ่าย		**549,141,152.41**	**673,789,664.36**
รายได้สูง/(ต่ำ)กว่าค่าใช้จ่าย		**162,448,197.90**	**27,276,774.44**

หมายเหตุ : ประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
งบแสดงการเปลี่ยนแปลงสินทรัพย์สุทธิ/ส่วนทุน
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2559

หน่วย : บาท

หมายเหตุ	ทุน	รายได้สูง/(ต่ำ) กว่าค่าใช้จ่ายสะสม	องค์ประกอบอื่นของสินทรัพย์สุทธิ/ส่วนทุน	รวมสินทรัพย์สุทธิ/ส่วนทุน
	84,328,885.24	(122,458,322.98)	-	(38,129,437.74)
11	-	(11,444,438.11)	-	(11,444,438.11)
	84,328,885.24	**(111,013,884.87)**	**-**	**(26,684,999.63)**
	-	162,448,197.90	-	162,448,197.90
	84,328,885.24	**(51,434,313.03)**	**-**	**(135,763,198.27)**

ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 30 กันยายน 2558-ตามที่รายงานไว้เดิม

ผลสะสมจากการแก้ไขข้อผิดพลาดปีก่อน

ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 30 กันยายน 2558-หลังการปรับปรุงการเปลี่ยนแปลงในสินทรัพย์สุทธิ/ส่วนทุนสำหรับปี 2559

รายได้สูงกว่าค่าใช้จ่ายสำหรับงวด

ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 30 กันยายน 2559

หมายเหตุ : ประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
รายงานรายได้แผ่นดิน
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2559

หน่วย : บาท

	2559	2558
รายได้แผ่นดินที่จัดเก็บ		
รายได้แผ่นดิน-นอกจากภาษี		
รายได้จากการขายสินค้าและบริการ	958.00	838,000.00
รายได้อื่น	5,297,325.86	937,959.58
รวมรายได้แผ่นดิน-นอกจากภาษี	5,297,325.86	1,775,959.58
รายได้แผ่นดินรอนำส่งคลัง	(5,297,325.86)	(1,775,959.58)
รวมรายได้แผ่นดินสุทธิ	-	-

รายงานฐานะเงินงบประมาณรายจ่ายปีปัจจุบันและปีก่อน

รายงานฐานะเงินงบประมาณรายจ่าย ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2559

รายการ	งบสุทธิ	การสำรองเงิน	ใบสั่งซื้อ/สัญญา	เบิกจ่าย	คงเหลือ
แผนงบประมาณ:					
พัฒนาโครงสร้าง					
พื้นฐานและระบบ					
โลจิสติกส์					
งบบุคลากร	91,292,600.00	-	-	79,990,028.13	11,302,571.87
งบดำเนินงาน	48,573,602.00	9,190,752.49	5,819,092.00	31,282,849.51	2,280,908.00
งบลงทุน	202,067,148.00	399,156.00	88,469,500.00	113,198,393.01	98.99
งบรายจ่ายอื่น	198,752,850.00	1,479,861.00	19,947,800.00	177,325,189.00	-
รวม	**540,686,200.00**	**11,069,769.49**	**114,236,392.00**	**401,796,459.65**	**13,583,578.86**

รายงานฐานะเงินงบประมาณรายจ่ายจากเงินกันไว้เบิกเหลื่อมปี ก่อนปีงบประมาณ พ.ศ.2558

รายการ	เงินกันไว้เบิกจ่ายเหลื่อมปี (สุทธิ)	เบิกจ่าย	คงเหลือ
แผนงบประมาณ:			
พัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน			
และระบบโลจิสติกส์			
งบดำเนินงาน	**2,975,690.73**	2,975,690.73	-
งบลงทุน	**9,888,835.00**	9,888,835.00	-
งบรายจ่ายอื่น	**28,491,250.00**	18,795,520.00	9,695,730.00
รวม	**41,355,775.73**	**31,660,045.73**	**9,695,730.00**

รายงานฐานะเงินงบประมาณรายจ่ายจากเงินกันไว้เบิกเหลื่อมปี ก่อนปีงบประมาณ พ.ศ.2557

รายการ	เงินกันไว้เบิกจ่ายเหลื่อมปี (สุทธิ)	เบิกจ่าย	คงเหลือ
แผนงบประมาณ:			
พัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน			
งบลงทุน	3,042,708.47	3,038,780.00	3,928.47
งบรายจ่ายอื่น	66,116,808.00	14,096,377.00	52,020,431.00
รวม	**69,159,516.47**	**17,135,157.00**	**52,024,359.47**

รายงานฐานะเงินงบประมาณรายจ่ายจากเงินกันไว้เบิกเหลื่อมปี ก่อนปีงบประมาณ พ.ศ.2556

รายการ	เงินกันไว้เบิกจ่ายเหลื่อมปี (สุทธิ)	เบิกจ่าย	คงเหลือ
แผนงบประมาณ:			
พัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน			
งบลงทุน	792,166.78	792,100.00	66.78
รวม	**792,166.78**	**792,100.00**	**66.78**

รายงานฐานะเงินงบประมาณรายจ่ายจากเงินกันไว้เบิกเหลื่อมปี ก่อนปีงบประมาณ พ.ศ.2553

รายการ	เงินกันไว้เบิกจ่ายเหลื่อมปี (สุทธิ)	เบิกจ่าย	คงเหลือ
แผนงบประมาณ: พัฒนา			
โครงสร้างพื้นฐานและระบบ			
บริหารการขนส่งสินค้า			
และบริการ			
งบรายจ่ายอื่น	904,899.00	-	904,899.00
รวม	**904,899.00**	**-**	**904,899.00**

สนข

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
กระทรวงคมนาคม











สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) กระทรวงคมนาคม

เลขที่ 35 ถนนเพชรบุรี แขวงทุ่งพญาไท เขตราชเทวี กทม.10400 โทร 0-2215-5500 โทรสาร 0-2215-5560

www.otp.go.th