สนข
สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร



2561
รายงานประจำปี

สนข. ขับเคลื่อนแผนงานคมนาคม
เพื่อความสุขของประชาชน



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 2561 สนข. ได้เสนอแนะนโยบาย แผนงาน โครงการ และกิจกรรมต่างๆ เพื่อการพัฒนาภาคคมนาคมขนส่งอย่างยั่งยืน โดยได้ดำเนินการจัดทำแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558-2565 สำหรับใช้เป็นกรอบในการวางรากฐานการพัฒนาสู่อนาคต การขับเคลื่อนการพัฒนาระบบรางของประเทศ การกำหนดมาตรการด้านความปลอดภัยในการเดินทางและการขนส่งเพื่อความเชื่อมั่นของประชาชน การผลักดันการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม เพื่อเพิ่มคุณภาพชีวิตที่ดีในการเดินทาง การพัฒนาระบบขนส่งในเมืองภูมิภาค เพื่อเชื่อมโยงเศรษฐกิจระหว่างกัน การจัดระบบการจราจรทางบก การพัฒนาระบบการขนส่งและจราจรและจัดสิ่งอำนวยความสะดวกในโครงสร้างพื้นฐานการขนส่ง รวมทั้งการพัฒนาฐานข้อมูลสารสนเทศ สำหรับใช้ประกอบการตัดสินใจในระดับนโยบายของกระทรวงคมนาคม

รายงานประจำปี 2561 ได้รวบรวมผลการดำเนินงานสำคัญในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งดังกล่าวในรอบปี เพื่อเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ให้กับประชาชน หน่วยงาน และผู้สนใจทั่วไปได้ใช้เป็นข้อมูลทางวิชาการที่เป็นประโยชน์ในการพัฒนาภาคคมนาคมขนส่งของประเทศในภาพรวมต่อไป



สารบัญ

คำนำ 2

โครงสร้างกระทรวงคมนาคม 4

โครงสร้างสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) 5

คณะผู้บริหาร 6

ประวัติความเป็นมา วิสัยทัศน์ / พันธกิจ / ยุทธศาสตร์ 9

กำหนดนโยบายและแผนพัฒนาฯ เพื่อวางรากฐานสู่อนาคต 12

ขับเคลื่อนการพัฒนาระบบราง เพื่อการพัฒนาอย่างยั่งยืน 21

สร้างความมั่นคงและปลอดภัยในการเดินทางและขนส่งเพื่อความเชื่อมั่นของประชาชน 25

ผลักดันการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วมเพิ่มคุณภาพชีวิตที่ดีในการเดินทาง 35

พัฒนาระบบขนส่งในเมืองภูมิภาคเชื่อมโยงเศรษฐกิจ 38

จัดระบบการจราจรทางบกคลี่คลายปัญหาการเดินทาง 46

พัฒนาระบบการขนส่งและจราจรและการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกในโครงสร้างพื้นฐานการขนส่ง 55

พัฒนาข้อมูลสารสนเทศ เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ 57

สรุปผลการปฏิบัติราชการตามคำรับรองการปฏิบัติราชการประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2561 62

รายงานงบการเงิน ประจำปี 2561 66

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



- ผู้อำนวยการ
- รองผู้อำนวยการ (2)
- นักวิชาการขนส่งทรงคุณวุฒิ
- กลุ่มตรวจสอบภายใน
- กลุ่มพัฒนาระบบบริหาร

- สำนักบริหารกลาง
- กองจัดระบบการจราจรทางบก
- กองพัฒนาระบบการขนส่งและจราจร
- ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศการขนส่งและจราจร
- สำนักงานโครงการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม
- สำนักงานโครงการพัฒนาระบบราง
- สำนักแผนความปลอดภัย
- สำนักแผนงาน
- สำนักส่งเสริมระบบการขนส่งและจราจรในภูมิภาค

คณะผู้บริหาร

1 ต.ค.60 – 30 ก.ย. 61

สนข
สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร









1. นายชัยวัฒน์ ทองคำคูณ
ผู้อำนวยการ
สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

2. นายชยธรรม์ พรหมศร
รองผู้อำนวยการ
สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

3. นางวิไลรัตน์ ศิริโสภณศิลป์
รองผู้อำนวยการ
สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

4. นายวิจิตต์ นิมิตรวานิช
นักวิชาการขนส่งทรงคุณวุฒิ













5. นางสาวอัญชุลี ศีโรรัตนรังษี
ผู้อำนวยการ
สำนักบริหารกลาง

6. นายสุรพงษ์ เมี้ยนมิตร
ผู้อำนวยการ
กองจัดระบบการจราจรทางบก

7. นายสฤษฏ์พงศ์ บริบูรณ์สุข
ผู้อำนวยการ
สำนักแผนความปลอดภัย

8. นายยืนยง ตั้งเปรมศรี
ผู้อำนวยการ
สำนักแผนงาน

9. นายเริงศักดิ์ ทองสม
ผู้อำนวยการ
กองพัฒนาระบบการขนส่งและจราจร

10. นายเผด็จ ประดิษฐเพชร
ผู้อำนวยการ
สำนักงานโครงการบริหาร
จัดการระบบตั๋วร่วม

คณะผู้บริหาร

1 ต.ค. 60 – 30 ก.ย. 61











11. นายพิเชฐ คุณาธรรมรักษ์
ผู้อำนวยการ
สำนักงานโครงการพัฒนาระบบราง

12. นางสาวลักษณวดี ธนามี
ผู้อำนวยการ
ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศการขนส่งและจราจร

13. นายบัญชา มณีคำ
หัวหน้ากลุ่มพัฒนาระบบบริหาร

14. นายนิรันด์ เกตุแก้ว
ผู้อำนวยการ
สำนักส่งเสริมระบบการขนส่งและจราจร
ในภูมิภาค

15. นางสาวพิณญาดา เอี่ยมเหม
หัวหน้ากลุ่มตรวจสอบภายใน



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

ประวัติความเป็นมา /วิสัยทัศน์ /พันธกิจ /ยุทธศาสตร์

พันธกิจ

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

สนข
สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

วิสัยทัศน์ของ สนข.

"องค์กรนำในการกำหนดทิศทางการพัฒนาระบบขนส่งและจราจรของประเทศ"

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

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

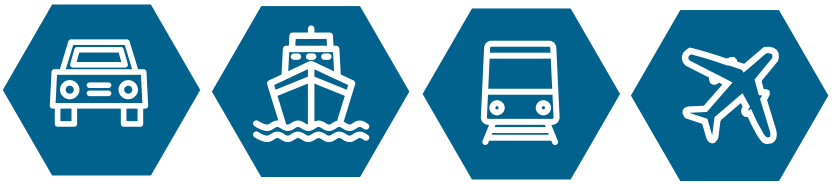
O-Open-Mind
มุ่งเน้นการทำงานแบบเปิดใจ ยอมรับฟังความเห็นของผู้อื่น เกิดการบูรณาการและแลกเปลี่ยนความรู้

P-Partnership
มุ่งเน้นการประสานความร่วมมือ และการมีส่วนร่วมในการทำงาน

สนข
สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง เพื่อมุ่งสู่การขนส่งอย่างยั่งยืน





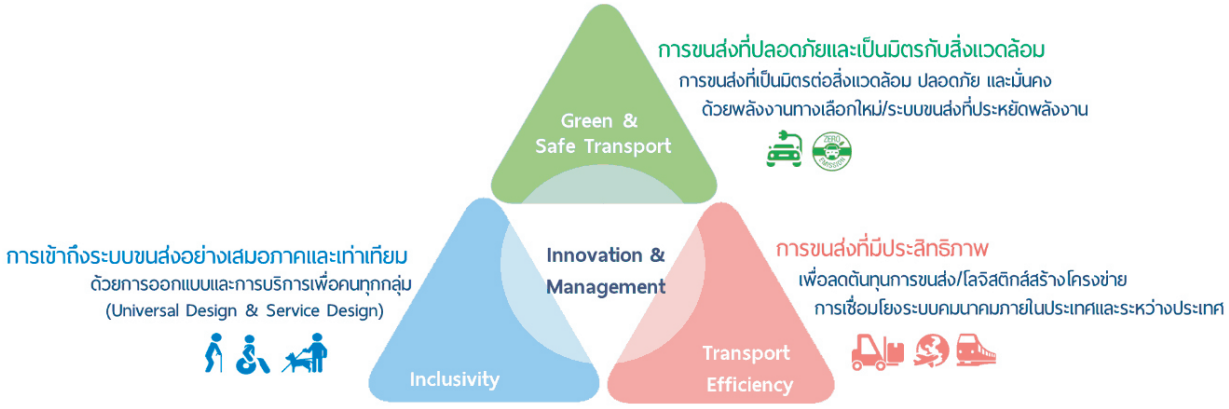


กำหนดนโยบายและแผนพัฒนาฯ เพื่อวางรากฐานสู่อนาคต

1. ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2561-2580)

1.1 แนวคิดและภาพในอนาคตของการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง

การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทยในอนาคตมุ่งเน้นการพัฒนาเพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลงวิถีชีวิต พฤติกรรมการเดินทางของผู้คนและรูปแบบในการทำธุรกิจ และความต้องการในการเดินทางอันเป็นผลกระทบจากกระแสโลกาภิวัตน์ การเติบโตของเมืองภูมิภาค และบริบทการเปลี่ยนแปลงที่ส่งผลต่อการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง ดังนั้น ในการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งจึงต้องคำนึงถึงประเด็นที่เกี่ยวข้อง ดังนี้



1.1.1 การขนส่งที่ปลอดภัยและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Green and Safe Transport)

1) ส่งเสริมการคมนาคมขนส่งที่ปลอดภัยในทุกรูปแบบการขนส่ง จัดให้มีโครงสร้างพื้นฐานที่ปลอดภัยได้มาตรฐาน การบังคับใช้กฎหมายจราจรและขนส่ง หน่วยงานที่ให้บริการด้านคมนาคมขนส่งยังต้องบริหารจัดการบุคลากรเพื่อให้ปฏิบัติงานตามชั่วโมงการทำงานที่เหมาะสมโดยไม่ก่อให้เกิดความเหนื่อยล้าของผู้ปฏิบัติที่เกี่ยวข้อง

2) ส่งเสริมการคมนาคมขนส่งที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม สนับสนุนการคมนาคมขนส่งที่ไม่ใช้เครื่องยนต์ การพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะหรือขนส่งมวลชนในเมืองหลักภูมิภาคเพื่อเป็นทางเลือกสำหรับประชาชนในการเดินทาง โดยเฉพาะการขนส่งทางน้ำและทางราง พัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งทางถนนเพื่อส่งเสริมการลดใช้รถยนต์ส่วนบุคคล ส่งเสริมให้มีการปรับเปลี่ยนมาใช้พลังงานสะอาด และเทคโนโลยีที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

1.1.2 การขนส่งที่มีประสิทธิภาพ (Transport Efficiency)

1) เพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งและโลจิสติกส์โดยพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมขนส่งให้เชื่อมโยงฐานการผลิต แหล่งเกษตรกรรมและอุตสาหกรรม ประตูการค้าและสถานที่ท่องเที่ยวที่สำคัญ เชื่อมต่อระหว่างรูปแบบการขนส่งต่างๆ และเชื่อมโยงระหว่างเมืองหลักในภูมิภาค มีการบริหารจัดการที่มีประสิทธิภาพ เพื่อลดต้นทุนโลจิสติกส์ ลดปัญหาคอขวด และส่งเสริมการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ โดยให้การขนส่งทางรางและทางน้ำเป็นรูปแบบการขนส่งหลัก และมีการขนส่งทางถนนเป็นระบบสนับสนุน และพัฒนาความสามารถในการรองรับและประสิทธิภาพของโครงสร้างพื้นฐานเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ

2) การใช้ระบบขนส่งอัจฉริยะ (Intelligent Transport Systems: ITS) และเทคโนโลยีในการยกระดับการให้บริการขนส่งและบริหารจัดการระบบคมนาคมขนส่งให้มีประสิทธิภาพสูงสุด และการแลกเปลี่ยนข้อมูลการจราจรโดยไม่ต้องผ่านศูนย์ข้อมูลการจราจรอื่นๆ รวมทั้งการใช้ GPS ควบคุมการขับขี่รถโดยสารสาธารณะและรถขนส่งสินค้า

1.1.3 ระบบคมนาคมขนส่งที่เข้าถึงได้อย่างเสมอภาคและเท่าเทียม (Inclusivity)

การยกระดับการขนส่งให้สามารถรองรับผู้ใช้งานได้ทุกกลุ่ม ทั้งกลุ่มผู้สูงอายุ ผู้พิการ และเด็ก เพื่อให้สามารถเข้าถึงบริการขนส่งได้อย่างสะดวก มีค่าโดยสารที่เหมาะสม และมีประสิทธิภาพ เปิดโอกาสในการเดินทางให้ประชาชนทุกกลุ่มสามารถเข้าร่วมกิจกรรมทางเศรษฐกิจและสังคม โดยใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะได้อย่างทั่วถึงและเท่าเทียม

แนวคิดการพัฒนาทั้ง 3 ประเด็นดังกล่าว จะต้องส่งเสริมและพัฒนาบุคลากร เทคโนโลยี การวิจัยและพัฒนา (Research and Development) ในการนำเครื่องมือด้านนวัตกรรม (Innovation) และการบริหารจัดการ (Management) ที่มีประสิทธิภาพ มาใช้เป็นเครื่องมือสำคัญในกระบวนการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งและการขับเคลื่อนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในทุกขั้นตอน

1.2 ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ 20 ปี ประกอบด้วย 5 ยุทธศาสตร์ ดังนี้

1.2.1 ยุทธศาสตร์ที่ 1 การบูรณาการระบบคมนาคมขนส่ง (Integrated Transport Systems)

1.2.2 ยุทธศาสตร์ที่ 2 การบริการของภาคคมนาคมขนส่ง (Transport Services)

1.2.3 ยุทธศาสตร์ที่ 3 การพัฒนา ปรับปรุงกฎหมาย กำกับดูแล และปฏิรูปองค์กร (Regulations and Institution)

1.2.4 ยุทธศาสตร์ที่ 4 การผลิตและพัฒนาบุคลากร (Human Resource Development)

1.2.5 ยุทธศาสตร์ที่ 5 การนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมมาใช้ในการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง



กระทรวงคมนาคมได้นำแนวคิดและภาพในอนาคตของการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ20 ปี ประกอบการจัดทำแผนแม่บทเพื่อบรรลุเป้าหมายตามยุทธศาสตร์ชาติ ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน ประเด็นโครงสร้างพื้นฐาน เชื่อมไทยเชื่อมโลก : การเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมไร้รอยต่อ ซึ่งรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมได้เห็นชอบร่างแผนบทฯ ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับกระทรวงคมนาคมแล้ว เมื่อวันที่ 18 มิถุนายน 2561

2. แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. 2561 (Action Plan) เพื่อขับเคลื่อนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ

2.1 ความเป็นมา

กระทรวงคมนาคม (คค.) ได้มอบหมายให้ สนข. จัดทำแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. 2561 (Action Plan) โดยหน่วยงานในสังกัด คค. ได้จัดทำข้อมูลสรุปสาระสำคัญและรายละเอียดของโครงการสำคัญและจัดส่งให้ สนข. เพื่อจัดทำแผนปฏิบัติการฯ และ สนข. ได้สรุปผลการดำเนินงานที่ผ่านมาของโครงการภายใต้แผนปฏิบัติการฯ พ.ศ. 2559 และ พ.ศ. 2560 รวมทั้งประมวลข้อมูลโครงการสำคัญที่หน่วยงานได้เสนอมา และจัดทำเป็นแผนปฏิบัติการ ด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. 2561 (Action Plan) เพื่อขับเคลื่อนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ โดยมีหลักเกณฑ์ในการคัดเลือกเบื้องต้น ดังนี้

1) เป็นโครงการขนาดใหญ่ที่มีมูลค่ามากกว่า 1,000 ล้านบาท หรือเป็นโครงการที่มีผลประโยชน์เชิงโลจิสติกส์ หรือขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศ

2) เป็นโครงการที่มีความพร้อมในการดำเนินการ เช่น มีผลการศึกษาความเหมาะสม (Feasibility Study) รายงานวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) หรือการออกแบบรายละเอียด (Detailed Design)

3) เป็นโครงการที่มีความพร้อมสามารถนำเสนอให้หน่วยงานกลางพิจารณาได้ เช่น คณะกรรมการนโยบายการให้เอกชนร่วมทุนในกิจการของรัฐ (คณะกรรมการ PPP) สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) เป็นต้น

4) เป็นโครงการที่มีประโยชน์และได้รับความคาดหวังสูงจากประชาชน

5) เป็นโครงการเดิมที่บรรจุในแผนปฏิบัติการด้านคมนาขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. 2559 และ พ.ศ. 2560 ที่ยังไม่บรรลุเป้าหมาย หรือยังไม่ได้ดำเนินการก่อสร้าง

2.2 เป้าหมายตามขั้นตอนการดำเนินงานและกรอบวงเงินลงทุน

แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. 2561 (Action Plan) เพื่อขับเคลื่อนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ ประกอบด้วย โครงการสำคัญ 44 โครงการ กรอบวงเงินลงทุนรวม 2,021,283.52 ล้านบาท โดยได้จัดกลุ่มโครงการและกำหนดเป้าหมายตามขั้นตอนการดำเนินงานที่สามารถดำเนินการได้ในปีงบประมาณ 2561 จำแนกเป็น 2 กลุ่ม ดังนี้

1) กลุ่มโครงการที่คณะกรรมการ PPP เห็นชอบ หรือคณะรัฐมนตรีอนุมัติได้ ภายในปีงบประมาณ 2561 จำนวน 21 โครงการ วงเงินลงทุน 914,012.34 ล้านบาท

2) กลุ่มโครงการที่ประกวดราคาแล้วเสร็จ หรือเริ่มดำเนินการก่อสร้างได้ ภายในปีงบประมาณ 2561 จำนวน 23 โครงการ วงเงินลงทุน 1,107,271.18 ล้านบาท



(Action Plan) เพื่อขับเคลื่อนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ มีวงเงินลงทุนโครงการทั้งหมด 2,021,283.52 ล้านบาท จำแนกประเภทแหล่งเงินลงทุน ได้ดังนี้

แหล่งเงินลงทุน	วงเงินลงทุนรวม	
	จำนวนเงินลงทุน (ล้านบาท)	ร้อยละ
งบประมาณ	116,915.68	5.78
แผนบริหารหนี้สาธารณะการให้เอกชนร่วมทุน (PPP)	938,208.33	46.42
การให้เอกชนร่วมทุน (PPP)	502,274.86	24.85
รายได้ของหน่วยงาน	920.65	0.05
กองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐาน (Thailand Future Fund: TFF)	47,988.00	2.37
รอผลการศึกษาเพื่อพิจารณาแหล่งเงิน (N/A)	414,976.00	20.53
รวมทั้งสิ้น	**2,021,283.52**	**100.00**

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

3.1 วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์

1) เพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งและอำนวยความสะดวกระบบโลจิสติกส์ให้มีความสมบูรณ์ต่อเนื่อง และครอบคลุมทั้งประเทศ รวมทั้งเสริมสร้างประสิทธิภาพการเชื่อมโยงสู่ประตูการค้า เพื่อเพิ่มความสะดวกในด้านการค้า และการขนส่งระหว่างประเทศ

2) เพื่อพัฒนาปัจจัยสนับสนุนทางด้านโลจิสติกส์ รองรับเขตเศรษฐกิจพิเศษ การพัฒนาการรวมกลุ่มอุตสาหกรรม และการพัฒนาเชิงพื้นที่ ในฐานะเป็นกลไกในการขับเคลื่อนเศรษกิจของประเทศ

3) เพื่อพัฒนาส่งเสริมผู้ประกอบการและบุคลากรด้านโลจิสติกส์ให้มีคุณภาพและมาตรฐานสามารถแข่งขันได้กับต่างประเทศ

3.2 เป้าประสงค์หลัก

เป็นการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ให้สมบูรณ์ต่อเนื่องจากแผนฯ ก่อหน้านี้ ขจัดปัญหา Missing Link รองรับนโยบายส่งเสริมการรวมกลุ่มอุตสาหกรรม Super Cluster ที่รัฐบาลกำหนดให้เป็นกลไกขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศในอนาคต ในยุค Thailand 4.0 ซึ่งเป็นการยกระดับความสามารถการแข่งขันของประเทศ พัฒนาสู่เศรษฐกิจดิจิทัล

ยุทธศาสตร์ที่ 1 : Domestic Infrastructure สร้างความต่อเนื่อง

การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งและสิ่งอำนวยความสะดวก ทั้งด้านโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก (Hard side) และพัฒนากฎระเบียบ มาตรการ (Soft side) ให้มีความต่อเนื่องจากแผนที่ได้ดำเนินการไว้ก่อนหน้านี้ เพื่อให้สามารถรองรับเครือข่ายโลจิสติกส์ในประเทศ เพิ่มประสิทธิภาพของการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ และเชื่อมโยงการค้าการขนส่งกับประตูการค้าที่สำคัญๆ ของประเทศอย่างบูรณาการ โดยมีแนวทางการดำเนินงาน ดังนี้

กลยุทธ์ที่ 1.1 "Infrastructure" พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางถนน ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศให้มีความเชื่อมโยงกัน ลด Missing link เพื่อสนับสนุนให้เกิดจุดเชื่อมต่อการขนส่งที่มีประสิทธิภาพ และการเชื่อมโยงหลายรูปแบบจากแหล่งผลิตไปยังจุดปลายทาง ซึ่งช่วยให้สามารถลดต้นทุนด้านการขนส่งได้พัฒนารวมทั้งระบบการจัดการโลจิสติกส์ เช่น คลังสินค้า ศูนย์กระจายสินค้าบนแนวเส้นทางเชื่อมโยง (Logistics corridor) ภายในประเทศให้สามารถตอบสนองความต้องการ เพื่อให้เกิดการจัดการระบบโลจิสติกส์บนแนวเส้นทางการขนส่งอย่างมีประสิทธิภาพ



กลยุทธ์ที่ 1.2 "Technology" ส่งเสริมการใช้เทคโนโลยีในระบบการจัดการโลจิสติกส์ เช่น ระบบการติดตาม (Tracking and tracing) เช่น GPS, RFID เป็นต้น เพื่อให้เกิดระบบโลจิสติกส์ที่มีประสิทธิภาพ รวมทั้งการจัดทำฐานข้อมูลที่สามารถแบ่งปันกัน (Data sharing) เพื่อประโยชน์ในการนำไปใช้ตัดสินใจในการจัดการ

ยุทธศาสตร์ที่ 2 : Gateway สร้างความเชื่อมโยง

การพัฒนาประตูการค้า เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการรองรับการไหลของสินค้า พัฒนากลไก และสิ่งอำนวยความสะดวก รวมทั้งกฎระเบียบ มาตรการเพื่อสนับสนุนการขนส่งข้ามแดน และลดอุปสรรคทางการค้า โดยมีแนวทางการดำเนินงาน ดังนี้

กลยุทธ์ที่ 2.1 "ปรับปรุงโครงข่าย(Hard side)" เพิ่มขีดความสามารถโครงข่ายโดยรอบและบริเวณใกล้เคียงประตูการขนส่งกับประเทศเพื่อนบ้าน (ระบบถนน ราง และน้ำ) ให้สามารถเชื่อมโยงกับประตูการค้าด่านชายแดนได้อย่างมีประสิทธิภาพ รองรับปริมาณสินค้าผ่านแดนสำหรับการค้า (Capacity of gateway) ส่งเสริมและสนับสนุนการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศไปสู่การขนส่งภายในประเทศ และส่งเสริมการพัฒนาเศรษฐกิจในพื้นที่ประตูการค้า และด่านชายแดน

กลยุทธ์ที่ 2.2 "Technology" พัฒนาการจัดการฐานข้อมูลสำหรับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการอำนวยความสะดวกการค้าผ่านแดนได้อย่างบูรณาการ

กลยุทธ์ที่ 2.3 "อำนวยความสะดวก" ปรับปรุงกฎระเบียบ และมาตรการสำหรับการผ่านแดน บูรณาการฐานข้อมูลหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่ออำนวยความสะดวกทางการค้าระหว่างประเทศ ส่งเสริมให้การค้าระหว่างประเทศขนส่งผ่านแดนได้อย่างสะดวก ลดขั้นตอนด้านการขนส่ง (Seeming less boarding crossing)

ยุทธศาสตร์ที่ 3 : Area ขับเคลื่อนเศรษฐกิจ

การพัฒนาระบบโลจิสติกส์เพื่อรองรับภาคการผลิต รวมทั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษของประเทศ โดยเฉพาะ Eastern Economic Corridor (EEC) ซึ่งเขตเศรษฐกิจนำร่อง ตามนโยบายขับเคลื่อนเศรษฐกิจตามนโยบายภาครัฐที่ส่งเสริมให้เป็นฐานอุตสาหกรรมการผลิตที่ใช้รูปแบบเทคโนโลยีขั้นสูง (Super cluster) อันเป็นกลไกขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศในอนาคต โดยมีแนวทางการดำเนินงานดังนี้

กลยุทธ์ที่ 3.1 "รองรับ EEC" พัฒนาระบบโลจิสติกส์ให้มีประสิทธิภาพ รองรับอุตสาหกรรมภายในเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (Eastern economic corridor : EEC) เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพ ความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมกลุ่ม Super cluster ที่เป็นกลไกใหม่ในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศ รวมทั้งพัฒนาระบบโลจิสติกส์รองรับการขนส่งจากพื้นที่ EEC ออกสู่พื้นที่ภายนอก

กลยุทธ์ที่ 3.2 "พัฒนาเศรษฐกิจภายในพื้นที่และ SEZ" พัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษ (Special Economic Zone) เพื่อรองรับการเจริญเติบโตของเศรษฐกิจภายในพื้นที่

กลยุทธ์ที่ 3.3 "พัฒนา Real sector" พัฒนาและส่งเสริมการจัดการระบบโลจิสติกส์สำหรับภาคการผลิต (ภาคการเกษตร ภาคอุตสาหกรรม และภาคบริการ) เพื่อให้เกิดการดำเนินธุรกิจที่มีประสิทธิภาพ ลดต้นทุนทางด้านโลจิสติกส์ เพิ่มศักยภาพในการแข่งขัน

ยุทธศาสตร์ที่ 4 : Sustainable มีความยั่งยืน

ส่งเสริมให้เกิดการพัฒนาผู้ประกอบการ และบุคลากรด้านโลจิสติกส์ในทุกระดับให้มีมาตรฐานการปฏิบัติงานที่ดี พัฒนาสู่ความยั่งยืน รวมทั้งการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ในองค์รวม ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมซึ่งเป็นเป็นจุดเริ่มต้นของ Green Logistics และ ระบบโลจิสติกส์ที่ยั่งยืน (Sustainable logistic) โดยมีแนวทางการดำเนินงานดังนี้

กลยุทธ์ที่ 4.1 "พัฒนาบุคลากรด้านการขนส่ง" สนับสนุนการพัฒนาผู้ประกอบการขนส่งรายย่อยภายในประเทศ และการพัฒนาคุณภาพชีวิตของบุคลากรด้านโลจิสติกส์ ในระดับต่างๆ พัฒนาคุณภาพ และมาตรฐานของการปฏิบัติงานตามมาตรฐานวิชาชีพทางด้านโลจิสติกส์

กลยุทธ์ที่ 4.2 "ส่งเสริมการวิจัย" สนับสนุนการวิจัย และการพัฒนา (Research and Development) การสร้างนวัตกรรม และเทคโนโลยีด้านโลจิสติกส์ภายในประเทศ

กลยุทธ์ที่ 4.3 "Green Logistics" ส่งเสริมให้เกิดระบบโลจิสติกส์ที่ยั่งยืน เพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการระบบโลจิสติกส์การนำส่งสินค้าจากผู้ผลิตถึงผู้บริโภค และช่วยเพิ่มขีดความสามารถให้แก่ภาคธุรกิจและอุตสาหกรรมทั้งในแง่การลดต้นทุนการผลิต การสร้างมูลค่าเพิ่ม การประหยัดพลังงาน และการรักษาสิ่งแวดล้อมไปพร้อมกันด้วย

กลยุทธ์ที่ 4.4 "Safety Logistics" ลดปัญหาอุบัติเหตุที่เกี่ยวกับการขนส่งสินค้า ส่งเสริมสวัสดิการของผู้ขับขี่รถบรรทุก

กลยุทธ์ที่ 4.5 "การติดตาม และประเมินผล" การวัดผลการดำเนินงานหรือประเมินผลการดำเนินงานในด้านต่างๆ เพื่อสะท้อนประสิทธิภาพ ประสิทธิผลในการปฏิบัติงาน โดยการกำหนดตัวชี้วัด(Key Performance Indicator (KPI)

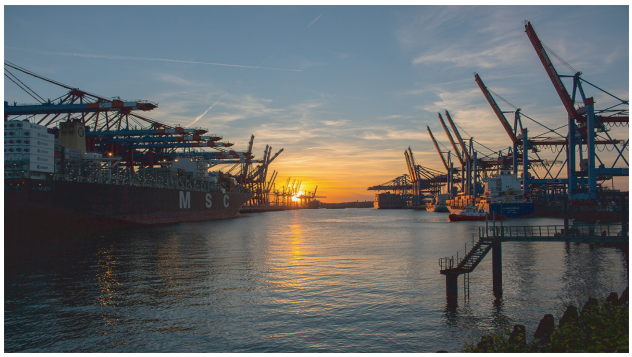
4. การวิเคราะห์ กลั่นกรอง และประเมินความเหมาะสมความเป็นไปได้ของแผนงาน/โครงการลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและบริการระบบขนส่ง

บทบาทสำคัญประการหนึ่งของ สนข. ในฐานะหน่วยงานวิชาการด้านนโยบายและแผน คือ การวิเคราะห์กลั่นกรอง และประเมินความเหมาะสมความเป็นไปได้ของแผนงาน/โครงการลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและบริการระบบขนส่งทางบก ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศ ตลอดจนโครงการลงทุนที่มีความเหมาะสมจะดำเนินการโดยให้เอกชนร่วมลงทุน (PPP) ภายใต้พระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2556 ของหน่วยงานส่วนราชการและรัฐวิสาหกิจในสังกัดกระทรวงคมนาคม รวมทั้งภารกิจการพิจารณาเสนอแนวทางการปรับปรุงโครงสร้างเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของหน่วยงาน ซึ่งกลุ่มแผนการลงทุน สำนักแผนงานได้จัดทำเป็นความเห็นและข้อเสนอแนะประกอบการพิจารณาของกระทรวงคมนาคม รวมทั้งนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบ ในการดำเนินแผนงาน/โครงการเพื่อขับเคลื่อนการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งคนและสินค้า และการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานรองรับเขตเศรษฐกิจพิเศษและประตูการค้าที่สำคัญของประเทศ ตลอดจนเพิ่มความปลอดภัยในการเดินทางสัญจร โดยในปีงบประมาณ 2561 กลุ่มแผนการลงทุนได้พิจารณาความเหมาะสมในการดำเนินโครงการลงทุนและการกำหนดนโยบายที่สำคัญของกระทรวงคมนาคม ดังนี้

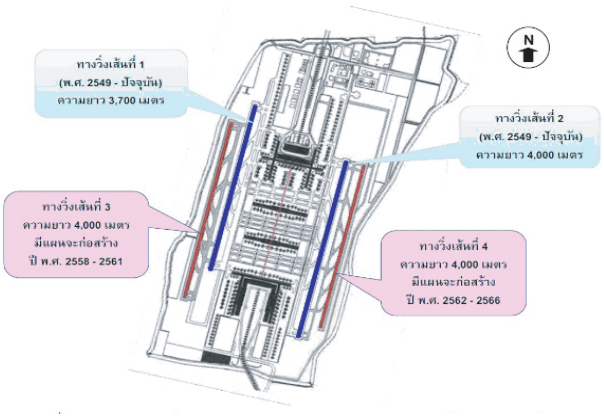
การขนส่งทางบก การพิจารณาวิเคราะห์กลั่นกรองผลการศึกษาและวิเคราะห์การให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐในโครงการศูนย์การขนส่งชายแดนจังหวัดนครพนมของกรมการขนส่งทางบก เพื่อพัฒนาสถานีขนส่งสินค้าบริเวณประตูการค้าชายแดนเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน และโครงการทางพิเศษระหว่างเมืองสายนครปฐม – ชะอำ ของกรมทางหลวง เพื่อบรรเทาปัญหาการจราจรคับคั่งและอำนวยความปลอดภัยในการเดินทางไปยังภาคใต้ของประเทศ รวมทั้งโครงการจัดซื้อรถโดยสารจำนวน 99 คัน ของ บริษัทขนส่ง จำกัด เพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการเดินทางแก่ผู้โดยสารมากขึ้น

ทางน้ำ การวิเคราะห์กลั่นกรองการพิจารณาแนวทางการดำเนินโครงการลงทุนก่อสร้างบริหารและประกอบการท่าเรือสินค้า A5 B2 B3 และ B4 เพื่อให้เป็นไปตามขั้นตอนของพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2556





ทางอากาศ การวิเคราะห์กลั่นกรองโครงการของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ประกอบด้วยโครงการก่อสร้างทางวิ่งเส้นที่ 3 ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เพื่อเพิ่มขีดความสามารถของระบบทางวิ่งจาก 68 เที่ยวบินต่อชั่วโมงเป็น 94 เที่ยวบินต่อชั่วโมง โครงการก่อสร้างอาคารผู้โดยสาร หลังที่ 2 ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ มีวัตถุประสงค์เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับผู้โดยสาร จำนวน 30 ล้านคนต่อปี การขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดของงานก่อสร้างส่วนต่อขยายอาคารผู้โดยสารด้านทิศตะวันออก (East Expansion) เป็นงานก่อสร้างส่วนต่อขยายอาคารผู้โดยสารด้านทิศตะวันตก (West Expansion) ภายใต้โครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ปีงบประมาณ พ.ศ. 2554 – 2560) โครงการพัฒนาท่าอากาศยานเชียงใหม่ระยะที่ 1 เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับผู้โดยสารได้ 16.5 ล้านคนต่อปี และโครงการพัฒนาท่าอากาศยานดอนเมืองระยะที่ 3 เพื่อคืนสภาพขีดความสามารถเดิมของท่าอากาศยานดอนเมืองให้รองรับผู้โดยสารได้ 40 ล้านคนต่อปี โดยโครงการดังกล่าวข้างต้นจะเป็นการเพิ่มขีดความสามารถต่อการรองรับปริมาณการจราจรทางอากาศที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ทุกด้านได้อย่างปลอดภัย สะดวก รวดเร็ว และได้มาตรฐานสากล เพื่อให้ไทยเป็นศูนย์กลางการบินในภูมิภาคต่อไป



โครงการก่อสร้างทางวิ่งเส้นที่ 3
ของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)



โครงการก่อสร้างอาคารผู้โดยสารหลังที่ 2
ของบริษัท ท่าอากาศยานไทยจำกัด (มหาชน)

ทั้งนี้ การดำเนินงานวิเคราะห์กลั่นกรองแผนงาน/โครงการดังกล่าวข้างต้น เป็นการปฏิบัติงานตามบทบาทภารกิจหน้าที่หลักของ สนข. เพื่อเป็นกลไกหลักผลักดันและขับเคลื่อนแผนงาน/โครงการลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและบริการระบบขนส่งของหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม ให้สามารถนำไปสู่การปฏิบัติได้อย่างมีบูรณาการ แล้วเสร็จเกิดผลสัมฤทธิ์ตามเป้าหมายที่วางไว้ ภายในกรอบระยะเวลาที่เหมาะสม สอดคล้องตามยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง ซึ่งมุ่งเน้นเสริมสร้างให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางเชื่อมโยงโครงข่ายการเดินทางของคนและสินค้า เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันและส่งเสริมการพัฒนาประตูการค้าและพื้นที่ท่องเที่ยวที่สำคัญของประเทศไทย

5. ผลการดำเนินงานตามแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558 – 2565

นายกรัฐมนตรีมีข้อสั่งการในคราวประชุมคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 3 พฤศจิกายน 2558 ให้ทุกส่วนราชการจัดทำแผนปฏิบัติราชการและประเด็นภารกิจสำคัญสำหรับส่งต่อรัฐบาลต่อไป ตามกรอบระยะเวลา (Roadmap) การบริหารราชการแผ่นดินและแผนปฏิรูปประเทศของรัฐบาล แบ่งออกเป็น 4 ระยะ และจัดทำรายงานสรุปผลการดำเนินการตามแผนฯ ทุก 3 เดือน ส่งให้สำนักเลขาธิการนายกรัฐมนตรีรวบรวมนำเสนอนายกรัฐมนตรีต่อไป ในการนี้ กระทรวงคมนาคมได้เสนอแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย ปี พ.ศ. 2558 – 2565 บรรจุอยู่ในแผนบริหารราชการแผ่นดินและแผนปฏิรูปประเทศของรัฐบาลดังกล่าว

แผนภายใต้แผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558 – 2568 ได้รับการบรรจุไว้เป็นส่วนหนึ่งในแผนบริหารราชการแผ่นดินและแผนปฏิรูปประเทศของรัฐบาล กระทรวงคมนาคมได้นำมาใช้เป็นกรอบในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย มีโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางบก ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศ ภายใต้ความรับผิดชอบของหน่วยงานราชการและรัฐวิสาหกิจในสังกัดกระทรวงคมนาคม ประกอบด้วย 5 แผนงาน 111 โครงการ กรอบวงเงินรวมทั้งสิ้น 1.912 ล้านล้านบาท

ตารางที่ 1 แสดงจำนวน และวงเงินลงทุน จำแนกตามแผนงานภายใต้ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558 – 2565

แผนงาน	*จำนวน (โครงการ)*	*วงเงินลงทุน (ล้านบาท)*
1. การพัฒนาโครงข่ายรถไฟระหว่างเมือง	31	494,460
2. การพัฒนาโครงข่ายขนส่งสาธารณะเพื่อแก้ไขปัญหาจราจร ใน กทม. และปริมณฑล	24	744,566
3. การเพิ่มขีดความสามารถทางหลวงเพื่อเชื่อมโยงฐานการผลิตที่สำคัญ ของประเทศและเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน	26	522,297
4. การพัฒนาโครงข่ายการขนส่งทางน้ำ	15	101,288
5. การเพิ่มขีดความสามารถในการให้บริการขนส่งทางอากาศ	15	50,068
รวม	***111***	***1,912,679***

โครงการภายใต้แผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย ปี พ.ศ. 2558 – 2565 ณ ปัจจุบัน มีจำนวนทั้งสิ้น 111 โครงการ สามารถสรุปสถานะการดำเนินโครงการ ณ เดือนมิถุนายน 2561 โดยรายละเอียดสถานะโครงการ ดังนี้ โครงการที่อยู่ระหว่างการศึกษา จำนวน 14 โครงการ โครงการที่ศึกษาแล้วเสร็จ จำนวน 8 โครงการ โครงการที่อยู่ระหว่างดำเนินการ EIA จำนวน 10 โครงการ โครงการที่อยู่ระหว่างเตรียมนำเสนอ ครม. จำนวน 13 โครงการ โครงการที่อยู่ระหว่างเตรียมประกวดราคา จำนวน 2 โครงการ โครงการอยู่ระหว่างประกวดราคา จำนวน 1 โครงการ โครงการที่อยู่ระหว่างการก่อสร้าง/ดำเนินการ จำนวน 43 โครงการ โครงการที่ดำเนินการแล้วเสร็จ จำนวน 10 โครงการ โครงการที่ถูกยุติ/ยกเลิกโครงการ จำนวน 5 โครงการ ได้แก่ (1) โครงการเชื่อมต่อโครงข่ายถนนระหว่างโครงการสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาบริเวณแยกเกียกกายและถนนเชื่อมต่อตรงบริเวณถนนเลียบทางรถไฟสายใต้กับถนนกาญจนาภิเษก (ทช.) ยุติโครงการ เนื่องจากประชาชนที่ได้รับผลกระทบจากโครงการไม่เห็นด้วย (2) โครงการสนับสนุนสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 4 จ.เชียงราย จำนวน 2 สายทาง (ทช.) ขอชะลอโครงการ จำนวน 1 สายทาง เนื่องจากมีปัญหาเรื่องการเวนคืนที่ดิน และยกเลิก จำนวน 1 สายทาง เนื่องจากปัญหาด้านสิ่งแวดล้อม ไม่สามารถขยายถนนให้กว้างกว่าที่มีอยู่เดิมได้ จึงไม่เหมาะสำหรับใช้เป็นเส้นทางรถบรรทุก (3) โครงการก่อสร้างรถไฟ สายท่าเรือแหลมฉบัง–ท่าเรือน้ำลึกทวาย (รฟท.) ยุติโครงการ เนื่องจากผลการศึกษาโครงการฯ ไม่มีความเหมาะสมทางเศรษฐกิจ (4) โครงการสถานีขนส่งสินค้าทางน้ำเพื่อการประหยัดพลังงานที่ จ. อ่างทอง (จท.) ยุติโครงการ เนื่องจากผลการศึกษาตามรายงานผลการศึกษาความเหมาะสมฉบับสมบูรณ์เห็นว่าโครงการไม่ควรดำเนินงานต่อ และ (5) โครงการท่าเรือชุมพร เนื่องจากผลการศึกษาแสดงว่าไม่มีความเหมาะสมทั้งทางด้านการเงินและเศรษฐศาสตร์ และแผนงาน/โครงการที่ยังไม่ได้เริ่มดำเนินการ จำนวน จำนวน 6 โครงการ

6. แผนยุทธศาสตร์สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร ฉบับที่ 3 พ.ศ. 2560 – 2564 (ฉบับทบทวน)

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) มีหน้าที่ตามกฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2558 เกี่ยวกับการเสนอแนะนโยบายและจัดทำแผนหลัก แผนแม่บท และยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบการขนส่งและจราจร ความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อมในระบบการขนส่งของประเทศ ในปีงบประมาณ พ.ศ. 2561 มีการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจ สังคม การเมือง สำคัญหลายอย่างที่ส่งผลกระทบต่อการดำเนินงานดังกล่าวของ สนข. ได้แก่ ร่างยุทธศาสตร์ชาติ ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2560 – 2579) สำหรับใช้เป็นกรอบการจัดทำยุทธศาสตร์การพัฒนาประเทศทุกด้าน แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2560 – 2564) การเปลี่ยนแปลงทิศทางการดำเนินงานของกระทรวงคมนาคมให้สอดคล้องกับร่างยุทธศาสตร์ชาติฯ และแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 โดยมียุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2560 – 2579) ยุทธศาสตร์และแผนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558 – 2565 และแผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2560 – 2564 เป็นเป้าหมายหลัก นอกจากนี้ยังมีการเปลี่ยนแปลงเข้าสู่สังคมผู้สูงอายุ การเปลี่ยนจากสังคมชนบทสู่สังคมเมือง การเชื่อมต่อการค้าการลงทุนทั่วโลก ตลอดจนความก้าวหน้าทางเทคโนโลยี

สนข. จึงได้สำรวจปัจจัยสภาพแวดล้อมภายในและปัจจัยสภาพแวดล้อมภายนอก วิเคราะห์ และทบทวนทิศทางองค์กร รวมทั้งจัดทำแผนยุทธศาสตร์ สนข. เพื่อใช้เป็นกรอบและทิศทางการทำงานของ สนข. ระหว่างปี พ.ศ. 2560 – 2564 ให้มีความสอดคล้องกับกรอบแนวคิด ยุทธศาสตร์ แผนและนโยบายในระดับต่างๆ ที่กล่าวมาข้างต้น โดยมีประเด็นสำคัญ สรุปได้ดังนี้

6.1 วิสัยทัศน์

"องค์กรนำในการกำหนดทิศทางและขับเคลื่อนการพัฒนาระบบคมนาคมของประเทศ"

6.2 พันธกิจ

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

6.3 ค่านิยม "OTP to TOP" ทีมงานเป็นเลิศ ร่วมเปิดใจกว้าง สานสร้างเครือข่าย

6.4 ประเด็นยุทธศาสตร์

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 1 พัฒนานโยบายและแผนงานคมนาคมเพื่อการพัฒนาประเทศอย่างยั่งยืน

กลยุทธ์ที่ 1.1 มุ่งเน้นการจัดทำนโยบายและแผนพัฒนาการเพิ่มประสิทธิภาพของระบบคมนาคม เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ (Transport Efficiency: TE)

กลยุทธ์ที่ 1.2 มุ่งเน้นการจัดทำนโยบายและแผนพัฒนาเพื่อยกระดับการเข้าถึงระบบคมนาคมของประชาชนทุกกลุ่มอย่างเสมอภาคและเท่าเทียม (Inclusive Transport : IT)

กลยุทธ์ที่ 1.3 มุ่งเน้นการจัดทำนโยบายและแผนพัฒนาระบบคมนาคมที่ปลอดภัยและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Green and Safe Transport : GST)

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 2 ผลักดันนโยบายและแผนงานคมนาคมสู่การปฏิบัติ

กลยุทธ์ที่ 2.1 สร้างกลไกและขับเคลื่อนนโยบายและแผนงานคมนาคมไปสู่การปฏิบัติด้วยกระบวนการติดตามและประเมินผล (Monitoring and Evaluation : ME)

กลยุทธ์ที่ 2.2 สร้างการรับรู้และเข้าใจร่วมกับภาคีเครือข่ายที่เกี่ยวข้องเพื่อขับเคลื่อนนโยบายและแผนงานคมนาคมไปสู่การปฏิบัติ (Network Cognition : NC)

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 3 พัฒนาปัจจัยสนับสนุนความสำเร็จตามพันธกิจ

กลยุทธ์ที่ 3.1 สั่งสมความรู้ ความสามารถ และประสบการณ์ของบุคลากรตามแนวทางการพัฒนาบุคลากรที่ต่อเนื่อง (Human Resource Development Road Map : HRD)

กลยุทธ์ที่ 3.2 ส่งเสริมการใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมในการสร้างสรรค์งานด้านคมนาคม(Technology and Innovation : TI)



ขับเคลื่อนการพัฒนาระบบราง เพื่อการพัฒนาอย่างยั่งยืน

แผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะ 2 (M-MAP 2) เพื่อการเดินทางในอนาคต

ปัจจุบันกระทรวงคมนาคมอยู่ระหว่างดำเนินการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนทางรางตามแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ระยะที่ 1 ซึ่งจากการดำเนินการที่ผ่านมา ทำให้เกิดการพัฒนาเมืองและเกิดแหล่งที่อยู่อาศัยตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้าเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว ดังนั้น เพื่อให้การพัฒนาระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลในระยะต่อไปสอดคล้องกับทิศทางการพัฒนาและแนวคิดการวางผังเมืองในอนาคต

กระทรวงที่ดิน โครงสร้างพื้นฐาน การขนส่งและการท่องเที่ยวแห่งญี่ปุ่น (Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism : MLIT) ได้มอบหมายให้องค์การความร่วมมือระหว่างประเทศของญี่ปุ่น (Japan International Corporation Agency : JICA) ดำเนินการศึกษาและจัดทำทิศทางนโยบายการพัฒนาแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะ 2 (M-MAP 2) ร่วมกับกระทรวงคมนาคมของไทยโดยสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) โดยได้บรรจุโครงการ M-MAP 2 เป็นหนึ่งในโครงการภายใต้บันทึกความร่วมมือ (Memorandum of Cooperation : MOC) ด้านการพัฒนาระบบรางระหว่างไทย-ญี่ปุ่น



1. วัตถุประสงค์โครงการ

(1) เพื่อกำหนดทิศทางนโยบายการพัฒนาแผนแม่บท M-MAP 2 เพื่อใช้เป็นแนวทางการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะ 2

(2) เพื่อปรับปรุงแบบจำลองการเดินทางระดับกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (extended Bangkok Urban Model : eBUM) สำหรับใช้วิเคราะห์และคาดการณ์ปริมาณความต้องการเดินทางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

(3) เพื่อจัดทำแผนการดำเนินงานระยะกลางและระยะยาว

2. ทิศทางนโยบายการพัฒนาแผนแม่บท M-MAP 2

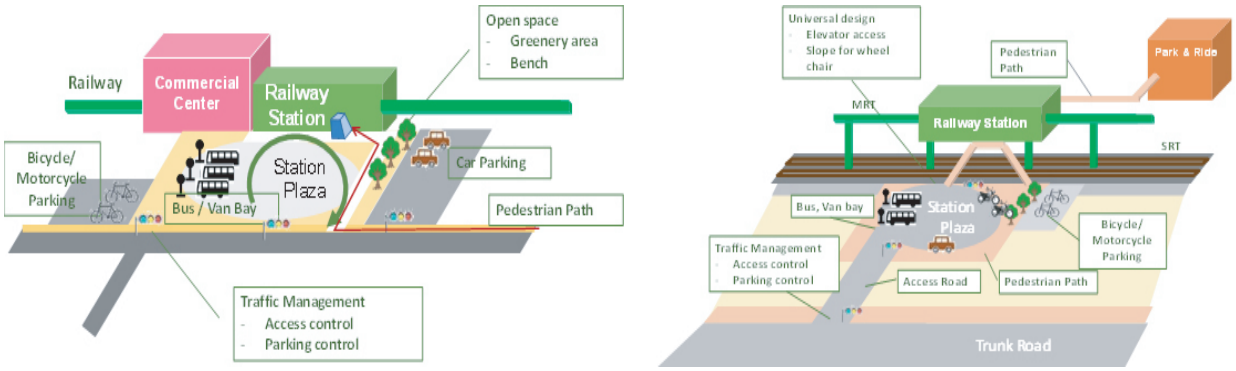
2.1 บรรเทาการจราจรติดขัดในพื้นที่ศูนย์กลางเมืองกรุงเทพมหานคร

(1) เพิ่มความสามารถในการรองรับการคมนาคมขนส่งของระบบขนส่งมวลชนทางรางในปัจจุบันให้สูงขึ้น เช่น การเพิ่มขบวนรถไฟฟ้าและความถี่ในการให้บริการ เป็นต้น

(2) ขับเคลื่อนให้มีการดำเนินการตามแผนระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ระยะที่ 1 (M-MAP) อย่างครบถ้วน

(3) เพิ่มโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนทางรางในพื้นที่ศูนย์กลางเมืองที่ยังไม่มีโครงข่ายเข้าถึง

(4) ส่งเสริมให้มีรูปแบบการขนส่งสาธารณะต่อเนื่องหลายรูปแบบ



2.2 ส่งเสริมและพัฒนาโครงข่ายรถไฟในภาพรวมในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

(1) พัฒนาระบบขนส่งมวลชนในพื้นที่ที่มีความต้องการการเดินทางสูงแต่โครงข่ายยังเข้าไม่ถึง

(2) พัฒนาระบบขนส่งมวลชนให้มีการเชื่อมโยงระหว่างศูนย์กลางเมืองและเมืองรอง

(3) ส่งเสริมให้มีการใช้โครงข่ายรถไฟของการรถไฟแห่งประเทศไทยในปัจจุบัน โดยให้มีการเชื่อมต่อกับโครงข่ายระบบขนส่งมวลชน

(4) ส่งเสริมให้มีสถานีขนส่งสำหรับเชื่อมต่อการเดินทางระหว่างศูนย์กลางเมืองและเมืองรอง รวมทั้งมีการพัฒนาพื้นที่ย่านสถานีโดยรอบ

2.3 เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการเข้าถึงสถานี

(1) การพัฒนาจุดเปลี่ยนถ่ายรูปแบบการเดินทาง

(2) เพิ่มความสะดวกและความปลอดภัยของผู้ใช้บริการ

(3) บูรณาการการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานี

2.4 เพื่อส่งเสริมให้ประชาชนมาใช้ระบบขนส่งสาธารณะ

(1) ผู้โดยสารสามารถเข้าถึงข้อมูลการเดินทางได้อย่างสะดวก

(2) นโยบายด้านอัตราค่าโดยสารที่ดึงดูดผู้ใช้บริการและเงินสวัสดิการสนับสนุนค่าใช้จ่ายการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะจากนายจ้างประจำ

(3) นโยบายด้านความปลอดภัยและสิ่งอำนวยความสะดวก

(4) ความรวดเร็วในการเดินทางและการแก้ไขปัญหา

(5) จัดให้มีขบวนรถไฟชั้นธุรกิจ

2.5 เพิ่มการเข้าถึงสนามบิน (Global gateways)

(1) การจัดเตรียมแนวเส้นทางที่เหมาะสมในการเดินทางเข้าสู่สนามบิน

(2) ลดระยะเวลาในการเดินทางเข้าสู่สนามบิน เช่น จัดให้มีรถไฟขบวนด่วนพิเศษ เป็นต้น

3. แผนการดำเนินงาน

ระยะที่ 1 : ปี 2560-2561 : จัดทำทิศทางและนโยบายการพัฒนา M-MAP 2 ปรับปรุงแบบจำลอง eBUM

ระยะที่ 2 : ปี 2562 : สำรวจข้อมูลและรายละเอียด

ระยะที่ 3 : ปี 2563 : จัดทำแผนแม่บท M-MAP 2

โครงการศึกษาแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางรถไฟ สนับสนุนเขตเศรษฐกิจพิเศษ การท่องเที่ยว และการพัฒนาพื้นที่

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรได้ทำการศึกษาแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางรถไฟสนับสนุนเขตเศรษฐกิจพิเศษ การท่องเที่ยว และการพัฒนาพื้นที่ เพื่อกำหนดทิศทางการพัฒนาระบบรถไฟในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ ที่มุ่งเน้นการพัฒนาการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อรองรับการปรับเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางและขนส่งไปสู่รูปแบบที่มีต้นทุนการขนส่งต่อหน่วยต่ำ และมีการใช้พลังงานที่มีประสิทธิภาพ และกำหนดแนวทางการพัฒนาให้โครงข่ายทางรถไฟเป็นโครงข่ายหลักของประเทศ (Backbone) ให้สอดคล้องกับทิศทางการพัฒนาเมืองในภูมิภาคต่างๆ และสอดคล้องกับแผนการพัฒนาระบบขนส่งทางรถไฟส่งเสริมบทบาทและการใช้โอกาสในประชาคมอาเซียน ที่มุ่งเน้นการเชื่อมเส้นทางคมนาคมขนส่งและระบบโลจิสติกส์จากฐานการผลิตในชุมชนสู่แหล่งแปรรูป และประตูการค้าหลักของประเทศ เพื่อสร้างโอกาสทางเศรษฐกิจแก่พื้นที่ต่างๆ ในประเทศ และรองรับปริมาณการเดินทางและการขนส่งที่คาดว่าจะเพิ่มขึ้นจากการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการขนส่งในภูมิภาคและมุ่งพัฒนาระบบขนส่งทางรถไฟในภูมิภาคต่างๆ ให้สามารถเชื่อมโยงด้านการขนส่งกับประเทศเพื่อบ้านในภูมิภาคตามแนวพื้นที่เศรษฐกิจชายแดน เพื่อเป็นฐานการพัฒนาพื้นที่ในด้านต่างๆ เช่น ด้านอุตสาหกรรม การเกษตร การท่องเที่ยว สาธารณสุข การศึกษา และความปลอดภัย เป็นต้น รวมทั้ง เสนอะแนะแนวทางการดำเนินงานและรูปแบบการบริหารจัดการเพื่อนำไปสู่การปฏิบัติและดำเนินการให้เป็นรูปธรรมที่เหมาะสมกับสถานการณ์ปัจจุบัน และแนวโน้มในอนาคต

1. กรอบระยะเวลาของแผนแม่บท

กำหนดระยะเวลา 20 ปี ระหว่างปี 2560-2579 เพื่อให้สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ และยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2560-2579) โดยแบ่งช่วงเวลาออกเป็น 3 ระยะ ดังนี้

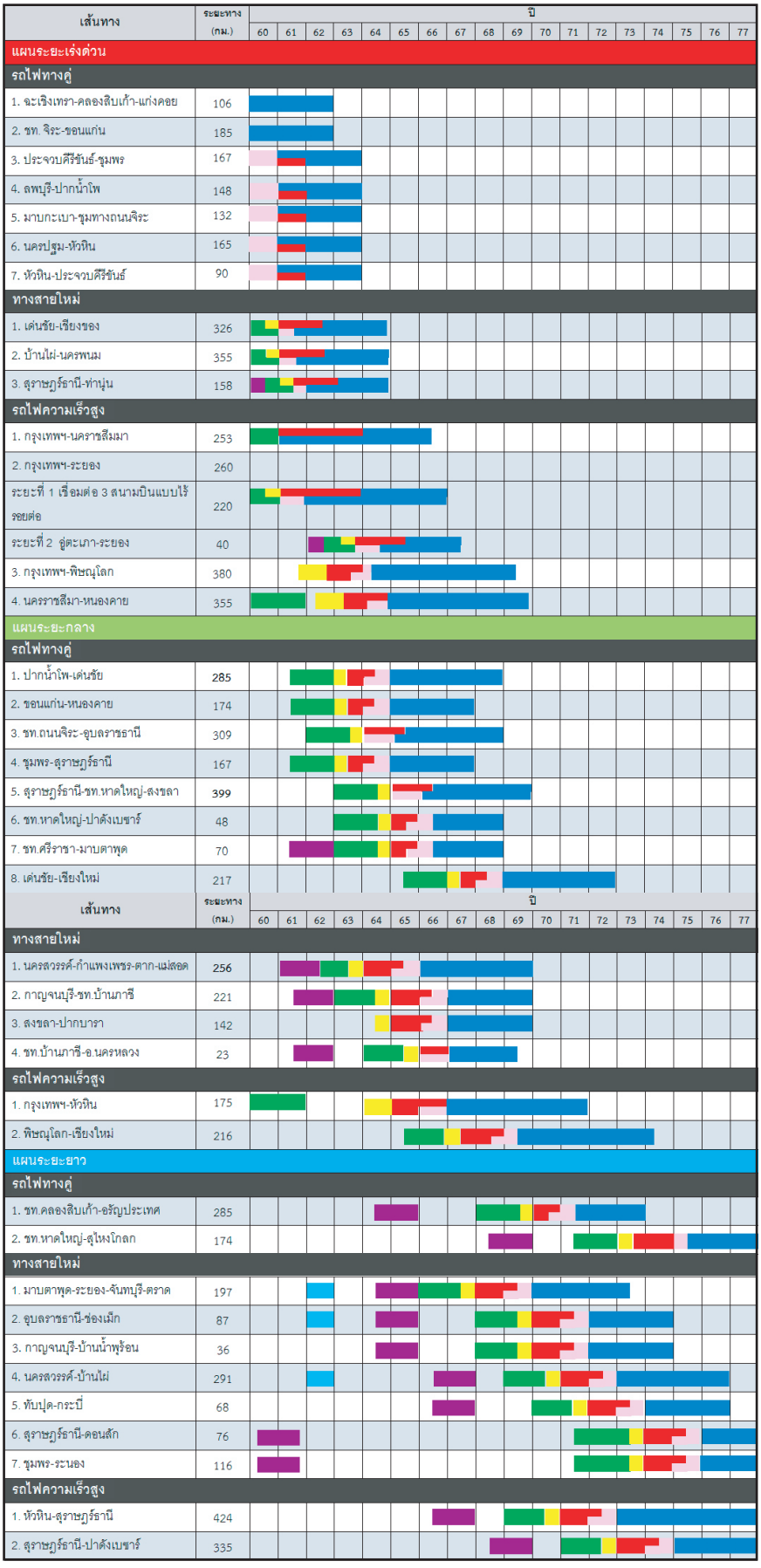
(1) แผนการดำเนินการระยะสั้นหรือเร่งด่วน รวมโครงการที่ดำเนินการอยู่แล้วในปัจจุบัน และแผนงานโครงการที่มีระยะเวลาเริ่มดำเนินการภายใน 5 ปี แรกของแผนแม่บทฯ (พ.ศ.2560-2564)

(2) แผนการดำเนินการระยะกลาง คือ แผนงานโครงการที่มีระยะเวลาเริ่มดำเนินการในช่วงปีที่ 6-10 ของแผนแม่บทฯ (พ.ศ.2565-2569)

(3) แผนการดำเนินการระยะยาว คือ แผนงานโครงการที่มีระยะเวลาเริ่มดำเนินการภายหลังปีที่ 10 ของแผนแม่บทฯ (พ.ศ.2570-2579)



2. แผนการดำเนินงานการพัฒนาโครงข่ายระบบราง





สร้างความมั่นคงและความปลอดภัยในการเดินทางและขนส่งเพื่อความเชื่อมั่นของประชาชน

กระทรวงคมนาคมมีหน้าที่รับผิดชอบในการอำนวยความสะดวกให้บริการประชาชนด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและการขนส่งเพื่อจัดให้มีบริการเชื่อมโยงกันอย่างทั่วถึงและปลอดภัย โดยให้มีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมน้อยที่สุดและส่งเสริมคุณภาพชีวิตด้วยการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนและการขนส่งสาธารณะในการให้บริการผู้โดยสารและการขนส่งสินค้าเพื่อเพิ่มโอกาสในการพัฒนาประเทศหรือเพิ่มโอกาสให้ประชาชนมีทางเลือกในการเดินทางสัญจรทั้งในกรุงเทพมหานครและภูมิภาค

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ได้กำหนดมาตรการและแนวทางการดำเนินงานเพื่อให้หน่วยงานสามารถให้บริการด้านการขนส่งคมนาคมสำหรับประชาชนอย่างสะดวกและปลอดภัย ดังนี้

1. แผนอำนวยความสะดวกและปลอดภัยรองรับการเดินทางของประชาชนช่วงเทศกาลปีใหม่ สงกรานต์ และวันหยุดต่อเนื่อง

สนข. ร่วมกับหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคมได้จัดทำแผนอำนวยความสะดวกและปลอดภัยรองรับการเดินทางของประชาชนช่วงเทศกาลที่สำคัญและมาตรการอำนวยความสะดวกฯ ในช่วงวันหยุดต่อเนื่อง (หยุดติดต่อกัน 4 วันขึ้นไป) เช่น เทศกาลปีใหม่ เทศกาลสงกรานต์ และเทศกาลลอยกระทง รวมทั้งการกำหนดมาตรการอำนวยความสะดวกและปลอดภัยในวันเฉลิมพระชนมพรรษาสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวมหาวชิราลงกรณ บดินทรเทพยวรางกูร เป็นต้น ทั้งนี้เพื่อใช้เป็นกรอบให้หน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคมใช้ดำเนินการอำนวยความสะดวกและปลอดภัยให้กับประชาชนในช่วงเทศกาลต่างๆ ร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง โดยมีสาระสำคัญ ดังนี้

1.1 เป้าหมาย

1) อุบัติเหตุลดลงร้อยละ 5 เมื่อเทียบกับปีที่ผ่านมา
2) แอลกอฮอล์ในลมหายใจต้องเป็นศูนย์มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์
3) ไม่มีผู้เสียชีวิตจากการขนส่งสาธารณะ
4) ระบบขนส่งสาธารณะไม่ล่าช้าและผู้โดยสารไม่ตกค้าง
5) ไม่มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนทางด่วนและมอเตอร์เวย์
6) ไม่มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุบริเวณจุดตัดทางรถไฟ

1.2 แผน/มาตรการอำนวยความสะดวกและปลอดภัยฯ ประกอบด้วย 2 แผนงาน คือ แผนอำนวยความสะดวกในการเดินทางของประชาชน และแผนอำนวยการด้านความปลอดภัย

1) แผนการให้บริการและอำนวยความสะดวกในการเดินทาง

หน่วยงานในสังกัดที่มีหน้าที่จัดให้บริการระบบขนส่งสาธารณะ และหน่วยงาน ที่รับผิดชอบเส้นทาง เตรียมความพร้อมและจัดให้บริการและอำนวยความสะดวกแก่ประชาชน โดยจัดเจ้าหน้าที่อำนวยความสะดวก ให้มีความพร้อมในเรื่องที่นั่งพักรองรับปริมาณการใช้บริการของประชาชน รวมทั้งเข้มงวดเรื่องความสะอาด ของห้องน้ำภายในสถานีขนส่งผู้โดยสาร และต้องจัดให้มีที่จอดรถยนต์ รถจักรยานที่สะดวกและปลอดภัย อย่างเพียงพอ รวมทั้งจัดเตรียมและเพิ่มจำนวนรถโดยสารประจำทาง/ ไม่ประจำทาง เพิ่มจำนวนตู้โดยสารรถไฟ และเที่ยววิ่งเพิ่มเที่ยวบินเสริมพิเศษเพื่อรองรับปริมาณการเดินทางของประชาชน

2) แผนงานบริหารด้านความปลอดภัย ประกอบด้วยมาตรการ 7 มาตรการ ดังนี้

2.1) มาตรการด้านการบริหารจัดการผู้ขับขี่/ผู้โดยสารปลอดภัย ผู้ขับรถโดยสารประจำทางและผู้ประจำรถ ทุกคนต้องตรวจความพร้อมของร่างกายก่อนรถโดยสารประจำทางออกจากสถานีทุกแห่งทั่วประเทศ โดยต้อง มีเวลาพักผ่อนเพียงพอและไม่ดื่มเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ระหว่างการให้บริการ โดยมีระดับแอลกอฮอล์ เป็นศูนย์ มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์เป็นจำนวนร้อยละ 100 และผู้โดยสารรถโดยสารประจำทางต้องคาดเข็มขัดนิรภัยทุกที่นั่ง

2.2) มาตรการยานพาหนะปลอดภัย การตรวจความพร้อมของรถโดยสารสาธารณะ ณ จุดตรวจ บนถนนสายหลัก/สายรองสถานีขนส่งผู้โดยสาร/จุดจอด ทั้งในเขตกรุงเทพมหานคร และส่วนภูมิภาคควบคุม ความเร็ว รถโดยสารของ บขส. ด้วยระบบ GPS ประสานผู้ประกอบการ รถร่วม บขส. ให้ควบคุมความเร็ว ด้วยระบบ GPS ตรวจสภาพความพร้อมของเรือโดยสาร ให้มีความมั่นคง แข็งแรง พร้อมทั้งมีอุปกรณ์ช่วยชีวิต ทั้งในบริเวณท่าเทียบเรือและบนเรือโดยสาร เป็นต้น

2.3) มาตรการถนนปลอดภัย ตรวจสอบป้ายจราจรเครื่องหมายควบคุมการจราจร ป้ายควบคุมความเร็ว สัญญาณไฟจราจร ไฟฟ้าแสงสว่างและไฟกระพริบให้อยู่ในสภาพดีพร้อมใช้งาน รวมทั้งปรับปรุงการมองเห็น ป้ายจราจร ไฟสัญญาณ และอันตรายข้างทาง ตลอดจนป้ายแนะนำทางและสถานที่ท่องเที่ยว เป็นต้น

2.4) มาตรการบังคับใช้กฎหมาย ตามมาตรการ 10 รสขมของกระทรวงมหาดไทย คือ ความเร็ว เกินกว่าที่กฎหมายกำหนด ขับรถย้อนศร ฝ่าฝืนสัญญาณจราจร ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย ไม่มีใบขับขี่ แซงในที่คับขัน เมาสุรา ไม่สวมหมวกนิรภัย มอเตอร์ไซค์ไม่ปลอดภัย และใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับรถและห้ามจำหน่าย และดื่มเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ หรือสิ่งเสพติดของมึนเมาทุกประเภทบนรถ/รถไฟและภายในพื้นที่สถานีขนส่ง ผู้โดยสาร

2.5) มาตรการช่วยเหลือผู้ประสบเหตุ จัดหน่วยพยาบาลเพื่อปฐมพยาบาลเบื้องต้นเตรียมความพร้อม ตลอด 24 ชั่วโมง และให้ความช่วยเหลือผู้ประสบเหตุโดยการประสานองค์กรต่างๆเช่น หน่วยกู้ภัย มูลนิธิ ทีมอาสาท้องถิ่น และหน่วยพยาบาล เป็นต้น

2.6) มาตรการด้านความมั่นคง มีการตรวจสอบกล้อง CCTV ประจำสถานีขนส่งผู้โดยสาร จัดพนักงาน และเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยให้เพียงพอ จัดพนักงานตรวจความปลอดภัยยืนประจำจุดตรวจสัมภาระ (Walk through Scanner) ที่กำหนด เพื่อตรวจสอบการเข้าใช้ระบบของผู้โดยสารร่วมกับเจ้าหน้าที่ตำรวจ และทหาร และจัดเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยตรวจตราดูแลอาคารสถานที่ทำการ สถานี ห้องสุขา ถังขยะ และพื้นที่ที่เป็นจุดลับตาเป็นระยะๆ ตลอด 24 ชั่วโมง

2.7) มาตรการด้านการประชาสัมพันธ์ จัดทำแผ่นพับประชาสัมพันธ์เผยแพร่ความรู้ด้านความปลอดภัย ประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อต่างๆ ให้ประชาชนทราบเกี่ยวกับการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์บนรถ/รถไฟและภายในบริเวณ สถานีขนส่งผู้โดยสารเป็นการกระทำผิดกฎหมาย โดยเน้นรณรงค์ 4 เรื่องหลัก "ขับช้า – เปิดไฟหน้า – คาดเข็ดขัด – สวมหมวกนิรภัย"

2. แผนปฏิบัติการลดอุบัติเหตุทางถนนของกระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2559 – 2560

สนข. ร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องด้านความปลอดภัยทางถนนในสังกัดกระทรวงคมนาคมได้จัดทำแผน ปฏิบัติการลดอุบัติเหตุทางถนนของกระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2559 – 2560 โดยมีสาระสำคัญ ดังนี้

2.1 เป้าหมาย

1) อุบัติเหตุทางถนนลดลงร้อยละ 5

2) ผู้เสียชีวิตลดลงร้อยละ 5

3) ผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะลดลงร้อยละ 5

4) ไม่มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนทางด่วนและมอเตอร์เวย์

5) อุบัติเหตุจุดตัดทางรถไฟลดลงร้อยละ 20

6) ไม่มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุบริเวณจุดตัดทางรถไฟ

7) ผู้ประจำรถโดยสารสาธารณะต้องมีระดับแอลกอฮอล์เป็นศูนย์มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์

8) ผู้ประจำรถโดยสารสาธารณะจะต้องมีเวลาพักผ่อนเพียงพอ



2.2 มาตรการป้องกันและการลดอุบัติเหตุทางถนน แบ่งเป็น 5 มาตรการ ดังนี้

1) มาตรการด้านบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน (Road Safety Management) เสริมสร้างความสามารถในการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน โดยส่งเสริมการสร้างความร่วมมือของภาคีเครือข่ายจากทุกภาคส่วนทั้งหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม หน่วยงานภายนอก ผู้ประกอบการ หน่วยงานทางวิชาการ เป็นต้น รวมทั้งการมีแผนด้านความปลอดภัยทางถนนของกระทรวงคมนาคม เพื่อใช้เป็นกรอบแนวทางในการดำเนินการให้เป็นไปในทิศทางเดียวกัน

2) มาตรการด้านถนนและการสัญจรอย่างปลอดภัย (Safer Roads and Mobility) ยกระดับมาตรฐานการออกแบบและการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกที่ปลอดภัยสำหรับ ผู้ใช้รถใช้ถนนทุกประเภท โดยเฉพาะกลุ่มที่มีความอ่อนไหวต่อการสูญเสียสูง เช่น คนเดินเท้า ผู้ใช้รถจักรยานและรถจักรยานยนต์ เป็นต้น

3) มาตรการด้านยานพาหนะที่ปลอดภัย (Safer Vehicles) ส่งเสริมการนำเทคโนโลยีด้านความปลอดภัยมาใช้งานจริง เพื่อทำให้ยานพาหนะปลอดภัยขึ้น การให้ความรู้ความเข้าใจกับผู้ขับขี่ และสร้างแรงจูงใจเพื่อส่งเสริมให้นำเทคโนโลยีใหม่ๆ มาใช้ เช่น การกำหนดให้ รถทุกคันติดตั้งเข็มขัดนิรภัยและระบบรั้งยึดการใช้เทคโนโลยที่ปลอดภัยสำหรับรถยนต์เพื่อหลีกเลี่ยงการชนอย่างมีประสิทธิภาพ

4) มาตรการผู้ใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย (Safer Road Users) พัฒนาแผนงานเพื่อปรับปรุงพฤติกรรมของผู้ใช้รถใช้ถนนที่ครอบคลุม เพิ่มและรักษาไว้ซึ่งมาตรการบังคับใช้กฎหมายและมาตรฐานควบคู่ไปกับการรณรงค์สร้างความรู้ความเข้าใจเพื่อเพิ่มอัตราการคาดเข็มขัดนิรภัยและการสวมหมวกนิรภัย การลดปัญหาเมาแล้วขับ การควบคุมความเร็ว และปัจจัยเสี่ยงอื่นๆ ทั้งนี้ ภารกิจสำคัญคือ กำหนดมาตรการบังคับใช้กฎหมายที่เป็นมาตรฐาน กำหนดมาตรการควบคุมการคาดเข็มขัดนิรภัยและระบบรั้งยึดสำหรับเด็ก กำหนดมาตรการควบคุมการสวมหมวกนิรภัย กำหนดแนวทางในการควบคุมและจำกัดความเร็วที่เหมาะสม

5) มาตรการตอบสนองหลังเกิดอุบัติเหตุ (Post Crash Response) การสร้างเสริมความพร้อมต่อการตอบสนองในสถานการณ์ฉุกเฉินหลังเกิดอุบัติเหตุ และพัฒนาความสามารถของระบบสุขภาพและระบบอื่นๆ ในการดูแลรักษาภาวะการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุที่เหมาะสม รวมถึงการดูแลในระยะยาวเพื่อฟื้นฟูผู้ประสบอุบัติเหตุ ภารกิจสำคัญคือ การพัฒนาระบบดูแลก่อนถึงโรงพยาบาล การวางระบบฟื้นฟูสภาพร่างกายและจิตใจผู้ประสบอุบัติเหตุ การส่งเสริมระบบประกันภัยที่มีคุณภาพดูแลผู้ประสบอุบัติเหตุอย่างเป็นธรรม

3. รายงานผลการดำเนินงานตามแผนปฏิบัติการลดอุบัติเหตุทางถนนของกระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2559 – 2560

สนข. ได้จัดทำรายงานการติดตามและประเมินผลการดำเนินงานของหน่วยงานในสังกัด คค. ตามแผนปฏิบัติการ ลดอุบัติเหตุทางถนนของกระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2559 – 2560 สรุปได้ ดังนี้

3.1 สถิติอุบัติเหตุในความรับผิดชอบของกระทรวงคมนาคม

1) สถิติอุบัติเหตุทางถนนในความรับผิดชอบของกระทรวงคมนาคม มีจำนวน 18,674 ครั้ง เพิ่มขึ้นจาก พ.ศ. 2559 จำนวน 804 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 4.49 มีผู้เสียชีวิต 2,756 ราย ลดลง 64 ราย คิดเป็นร้อยละ 2.26 และมีผู้บาดเจ็บ 17,120 คน ลดลง 515 คน คิดเป็นร้อยละ 2.92

2) สถิติการเกิดอุบัติเหตุบนทางด่วนพิเศษและทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง มีจำนวน 3,603 ครั้ง เพิ่มขึ้นจาก พ.ศ. 2559 จำนวน 1,247 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 52.92 มีผู้เสียชีวิต 46 ราย เพิ่มขึ้น 8 ราย คิดเป็นร้อยละ 21.05 และมีผู้บาดเจ็บ 3,022 คน เพิ่มขึ้น 996 คน คิดเป็นร้อยละ 49.16

3) สถิติการเกิดอุบัติเหตุบริเวณจุดตัดทางรถไฟ มีจำนวน 72 ครั้ง ลดลงจาก พ.ศ. 2559 จำนวน 2 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 2.70 มีผู้เสียชีวิต 15 ราย ลดลง 13 ราย คิดเป็นร้อยละ 46.43 และมีผู้บาดเจ็บ 49 คน ลดลง 70 คน คิดเป็นร้อยละ 58.82

4) สถิติการเกิดอุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะ มีจำนวนการเกิดอุบัติเหตุ 2,848 ครั้ง ลดลง 3 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 0.10 มีผู้เสียชีวิต 284 ราย ลดลง 91 ราย คิดเป็นร้อยละ 24.26 และมีผู้บาดเจ็บ 2,737 คน ลดลง 840 คน คิดเป็นร้อยละ 23.48

3.2 ผลการดำเนินงานตามแผนปฏิบัติการลดอุบัติเหตุทางถนนของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในสังกัดกระทรวงคมนาคม

การดำเนินงานตามแผนปฏิบัติการฯ หน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม จำนวน 9 หน่วยงาน ได้แก่ สปค. ขบ. ทล. ทช. สนข. รฟท. กทพ. บขส. และ ขสมก. ได้จัดทำแผนงาน/โครงการ/กิจกรรม รวมทั้งหมด 39 แผนงาน โดยแบ่งตามเสาหลักด้านความปลอดภัยทางถนน ดำเนินงานแล้วเสร็จ 21 แผนงาน หรือคิดเป็นร้อยละ 53.85 มีแผนงานที่อยู่ระหว่างการดำเนินงาน 15 แผนงาน หรือคิดเป็นร้อยละ 38.46 และยังไม่ได้ดำเนินงาน 3 แผนงาน หรือคิดเป็นร้อยละ 7.69

4. รายงานการวิเคราะห์สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนของกระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2560

สนข. ได้รวบรวมสถิติอุบัติเหตุทางถนนจากข้อมูลสถิติอุบัติเหตุทางถนนของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ระบบรายงานอุบัติเหตุบนถนนของประเทศไทย (TRAMS) สถิติอุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะของ ขบ. และสถิติอุบัติเหตุบริเวณจุดตัดทางรถไฟกับถนนของ รฟท. เพื่อจัดทำรายงานการวิเคราะห์สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนของกระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2560 โดยมีสาระสำคัญสรุปได้ ดังนี้



4.1 วัตถุประสงค์ของการจัดทำ

1) เพื่อใช้เป็นข้อมูลประกอบการตัดสินใจจัดทำแผนงาน/โครงการด้านความปลอดภัยทางถนน

2) เพื่อเสนอนโยบายและแนวทางการลดจำนวนอุบัติเหตุทางถนนและปัญหาตลอดจนความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุทางถนน

3) เพื่อกำหนดมาตรการให้มีการจัดทำระเบียบ กฎหมาย และมาตรฐานด้านความปลอดภัยทางถนน

4.2 สถิติการเกิดอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย

สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทยในช่วงปี พ.ศ. 2556 – 2560 ยังมีจำนวนครั้งและผู้เสียชีวิตเพิ่มขึ้น แม้ว่าในปี พ.ศ. 2560 จะมีจำนวนผู้บาดเจ็บลดลงจากปี พ.ศ. 2559 ที่มีผู้บาดเจ็บ 7,483 คน ลดลงเป็น 3,785 คน แต่ก็ยังมีจำนวนครั้งของการเกิดอุบัติเหตุ 85,949 ครั้ง เพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2559 คิดเป็นร้อยละ 1.65 และมีผู้เสียชีวิต 8,746 ราย เพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2559 ร้อยละ 4.01

สถิติยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุดของประเทศไทย 3 อันดับแรก ได้แก่ รถจักรยานยนต์ (ร้อยละ 37.38) รถยนต์นั่ง (ร้อยละ 28.37) และรถบรรทุกขนาดเล็ก (ปิคอัพ) (ร้อยละ 17.71)

4.3 อุบัติเหตุทางถนนที่อยู่ในความรับผิดชอบของหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม

1) สถิติจำนวนครั้งของการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในความรับผิดชอบของกระทรวงคมนาคมมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2559 จำนวน 17,817 ครั้ง เป็น 18,729 ครั้ง ในปี พ.ศ. 2560 แต่มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุลดลงจาก 2,829 ราย เป็น 2,769 ราย และมีผู้บาดเจ็บลดลงจาก 17,613 คน เป็น 17,156 คน เนื่องจากกระทรวงคมนาคมได้มอบหมายหน่วยงานในสังกัดให้ความสำคัญและเข้มงวดกับปัจจัยเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตตลอดทั้งปี โดยเฉพาะช่วงเทศกาลปีใหม่และสงกรานต์ เช่น การสวมหมวกนิรภัย การคาดเข็มขัดนิรภัย การเสพของมึนเมาและการขับรถเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด รวมทั้งการเร่งรัดแก้ไขปัญหาบริเวณจุดเสี่ยงจุดอันตราย เป็นต้น

2) ยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุบนถนนในความรับผิดชอบของกระทรวงคมนาคมสูงสุด 3 อันดับแรก ได้แก่ รถยนต์นั่งส่วนบุคคล/รถยนต์นั่งสาธารณะ (ร้อยละ 29.83) รถปิคอัพบรรทุก 4 ล้อ (ร้อยละ 28.31) และรถจักรยานยนต์ (ร้อยละ 18.19) ซึ่งมีสถานการณ์ต่างจากอุบัติเหตุของทั่วประเทศ แต่ประเภทของยานพาหนะยังคงเป็นกลุ่มเดียวกัน (รถจักรยานยนต์ รถยนต์นั่ง และรถบรรทุกขนาดเล็ก (ปิคอัพ) ตามลำดับ)

3) ลักษณะบริเวณที่เกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่เป็นทางตรง (ร้อยละ 75.48) และทางโค้ง (ร้อยละ 17.99) โดยมีมูลเหตุสันนิษฐานหลักที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ ได้แก่ ขับรถเร็วเกินกำหนด (ร้อยละ 70.78) คนหรือรถตัดหน้ากระชั้นชิด (ร้อยละ 8.78) และหลับใน (ร้อยละ 6.04)

4.4 สถิติอุบัติเหตุทางถนนที่เกิดจากรถโดยสารสาธารณะ

1) สถิติอุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะทั้งประเทศ พ.ศ. 2560 มีจำนวนการเกิดอุบัติเหตุ 3,751 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 4.36 ของจำนวนอุบัติเหตุทั้งประเทศ ลดลงจาก พ.ศ. 2559 จำนวน 685 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 15.44

2) การวิเคราะห์ข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะของ ขบ. เมื่อ พ.ศ. 2560 มีการเกิดอุบัติเหตุ 515 ครั้ง มีผู้เสียชีวิต 229 ราย และผู้บาดเจ็บ 1,882 คน โดยมีสาเหตุหลักมาจากการขับรถเร็วเกินกำหนด 57 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 11.07

4.5 สถิติอุบัติเหตุบริเวณจุดตัดทางรถไฟกับถนน

สถิติอุบัติเหตุบริเวณจุดตัดทางรถไฟกับถนน พ.ศ. 2560 ของ รฟท. มีจำนวนการเกิดอุบัติเหตุ 72 ครั้ง ลดลงจากปี พ.ศ. 2559 จำนวน 2 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 2.70 โดยมีผู้เสียชีวิต 15 ราย ลดลงจากปี พ.ศ. 2559 ที่มีผู้เสียชีวิต 28 ราย ลดลง 13 ราย คิดเป็นร้อยละ 46.43 และมีผู้บาดเจ็บ 49 คน ลดลงจากปี พ.ศ. 2559 ที่มีผู้บาดเจ็บ 119 คน ลดลง 70 ราย ลดลงคิดเป็นร้อยละ 58.82

4.6 ดัชนีตัวชี้วัดความเสี่ยงและความรุนแรงจากอุบัติเหตุทางถนน

1) อัตราการเสียชีวิตต่อประชากร 100,000 คน ของประเทศไทยในช่วง พ.ศ. 2556 – 2560 มีแนวโน้มเพิ่มขึ้น โดยใน พ.ศ. 2560 มีค่าตัวชี้วัดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนทั่วประเทศ เท่ากับ 13.21 เพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2559 ที่มีอัตราการเสียชีวิตที่ 12.92 ในขณะที่ถนนที่อยู่ในความรับผิดชอบของกระทรวงคมนาคมมีอัตราผู้เสียชีวิตต่อประชากรแสนคนเท่ากับ 4.18 ลดลงจากปี พ.ศ. 2559 ซึ่งมีอัตราเท่ากับ 4.29

2) อัตราการเสียชีวิตต่อรถจดทะเบียน 10,000 คัน ของประเทศไทยในช่วง พ.ศ. 2556 – 2560 มีอัตราการเสียชีวิต โดยใน พ.ศ. 2560 มีค่าตัวชี้วัดอัตราการเสียชีวิตจากอุบติเหตุทางถนนทั่วประเทศต่อจำนวนรถจดทะเบียน 10,000 คัน ในอัตราร้อยละ 2.34 เพิ่มขึ้นจาก ปี พ.ศ. 2559 เล็กน้อย ส่วนถนนที่อยู่ในความรับผิดชอบของกระทรวงคมนาคมมีอัตราเสียชีวิตต่อจำนวนรถจดทะเบียน พ.ศ. 2560 มีอัตราร้อยละ 0.74 ลดลงจากปี พ.ศ. 2559 เล็กน้อย

3) ดัชนีการเสียชีวิตต่อผู้ประสบเหตุจากอุบัติเหตุจราจรทางถนนของประเทศไทยในช่วง พ.ศ. 2556 – 2560 มีระดับความรุนแรงที่สูง ซึ่งใน พ.ศ. 2560 มีสถิติผู้เสียชีวิตต่อผู้ประสบเหตุจากการเกิดอุบัติเหตุทางถนนทั่วประเทศโดยมีสัดส่วนร้อยละ 69.79 ส่วนถนนที่อยู่ในความรับผิดชอบของกระทรวงคมนาคมมีแนวโน้มลดลงจากร้อยละ 15.88 คงเหลือ 13.90

4) การสำรวจอัตราการคาดเข็มขัดนิรภัยของผู้ใช้รถยนต์ในประเทศไทย พ.ศ. 2554 มีผู้ขับขี่คาดเข็มขัดนิรภัยร้อยละ 58 และผู้โดยสารตอนหน้าคาดเข็มขัดนิรภัยร้อยละ 40

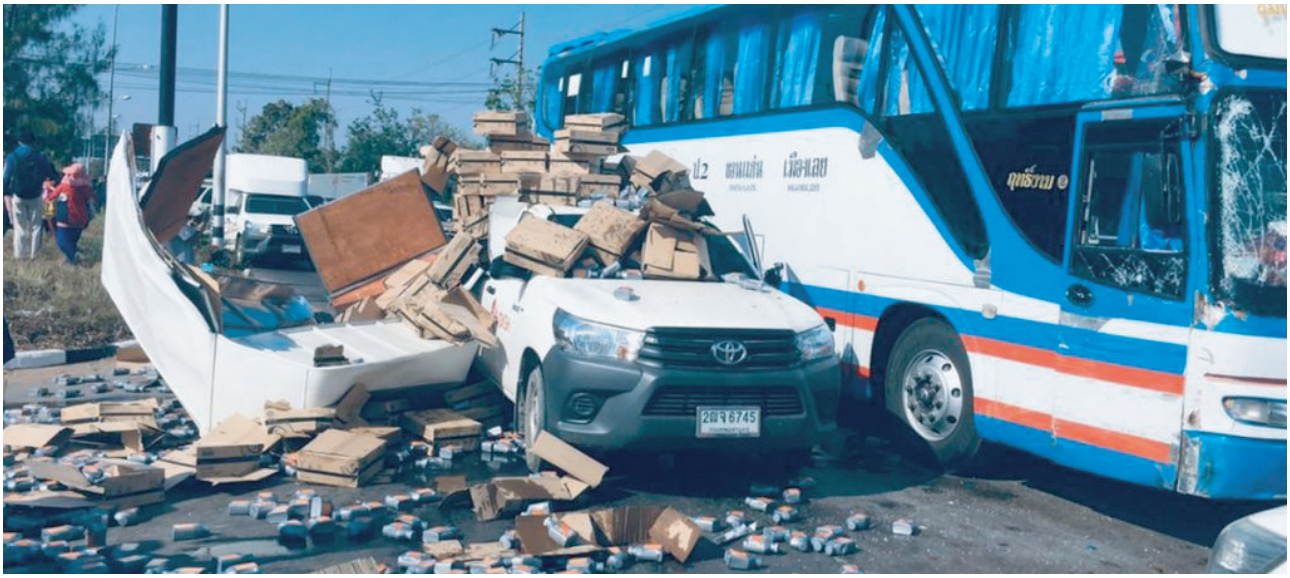
5) การสำรวจอัตราการสวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ในประเทศไทย พ.ศ. 2559 มีผู้ขับขี่สวมหมวกนิรภัยร้อยละ 51 และผู้โดยสารสวมหมวกนิรภัยร้อยละ 20

5. แผนปฏิบัติการเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนน

สนข. ได้ศึกษาจัดทำแผนปฏิบัติการลดอุบัติเหตุทางถนนของกระทรวงคมนาคมขึ้น เพื่อให้แผนดังกล่าวสามารถใช้เป็นกรอบการดำเนินงานของหน่วยงานในสังกัดและภาคีภาคส่วนที่เกี่ยวข้องให้เป็นไปในทิศทางเดียวกันและสามารถนำไปสู่การปฏิบัติได้อย่างยั่งยืน

5.2 วัตถุประสงค์

1) จัดทำแผนแม่บทและแผนปฏิบัติการลดอุบัติเหตุทางถนนของกระทรวงคมนาคมตลอดจนการกำหนดยุทธศาสตร์ด้านความปลอดภัยจากการขนส่งและจราจรทางถนนเพื่อใช้เป็นกรอบการดำเนินงานให้กับหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคมและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเป็นไปในทิศทางเดียวกัน และสามารถนำไปสู่การปฏิบัติงานเพื่อลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุทางถนนได้อย่างยั่งยืน



2) จัดทำคู่มือการติดตามและประเมินผลการดำเนินงานตามแผนแม่บทการลดอุบัติเหตุทางถนนของกระทรวงคมนาคม แผนปฏิบัติการลดอุบัติเหตุทางถนนของกระทรวงคมนาคมเพื่อเป็นมาตรฐานให้เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องสามารถนำไปใช้ติดตามและประเมินผลการดำเนินงานได้ในปีต่อๆ ไป

3) จัดทำคู่มือการจัดการข้อมูลด้านอุบัติเหตุและอุบัติเหตุเชิงลึก ตั้งแต่กระบวนการจัดเก็บรวบรวมข้อมูล ประมวลผล วิเคราะห์ข้อมูล เพื่อนำไปสู่การกำหนดมาตรการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุ

5.3 ขอบเขตการศึกษา ประกอบด้วย 5 ส่วน คือ

1) การศึกษา รวบรวมข้อมูล สถิติอุบัติเหตุ ผลงานการศึกษาวิเคราะห์ด้านอุบัติเหตุทางถนนเพื่อวิเคราะห์สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุที่เกี่ยวข้อง

2) การจัดทำคู่มือการจัดการข้อมูลด้านอุบัติเหตุและอุบัติเหตุเชิงลึก

3) การจัดทำแผนแม่บทการลดอุบัติเหตุทางถนนของกระทรวงคมนาคม 10 ปี พ.ศ. 2561 – 2570

4) การจัดทำแผนปฏิบัติการลดอุบัติเหตุทางถนนของกระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2561 – 2563

5) การจัดทำคู่มือการติดตามและประเมินผลการดำเนินงานตามแผนแม่บทและแผนปฏิบัติการลดอุบัติเหตุทางถนนของกระทรวงคมนาคม

5.4 วิสัยทัศน์ "ระบบการสัญจรที่ปราศจากการเสียชีวิต"

5.5 เป้าหมาย ลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน

16 รายต่อแสนประชากร ในปี พ.ศ. 2565

11 รายต่อแสนประชากร ในปี พ.ศ. 2575

6 รายต่อแสนประชากร ในปี พ.ศ. 2585

0 รายต่อแสนประชากร ในปี พ.ศ. 2600

5.6 ยุทธศาสตร์

จากวิสัยทัศน์ เป้าหมาย และวัตถุประสงค์ ได้กำหนดยุทธศาสตร์ของแผนปฏิบัติการเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนนและการบาดเจ็บ และได้กำหนดนโยบายและแผนงานเพื่อตอบสนองต่อยุทธศาสตร์ที่ได้จัดทำขึ้น โดยประกอบด้วย 5 ยุทธศาสตร์ สรุปได้ดังนี้

1) ยุทธศาสตร์ที่ 1 การบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน

1.1) ปรับปรุงระบบฐานข้อมูลด้านอุบัติเหตุทางถนนให้ได้มาตรฐานสากล

1.2) ส่งเสริมการสืบค้นอุบัติเหตุเชิงลึกเพื่อวิเคราะห์หาสาเหตุของอุบัติเหตุและแนวทางแก้ไข

1.3) บังคับใช้กฎหมายที่เข้มงวด ต่อเนื่องและเท่าเทียมกัน โดยนำเทคโนโลยีมาเสริมการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจ

2) ยุทธศาสตร์ที่ 2 ถนนและการสัญจรที่ปลอดภัย

2.1) ยกระดับมาตรฐานการออกแบบและก่อสร้างถนนให้ปลอดภัยขึ้นตามมาตรฐานสากล

2.2) บริหารจัดการความเร็วบนโครงข่ายอย่างเหมาะสมและปลอดภัย

2.3) ยกระดับมาตรฐานการออกแบบถนน และการติดตั้งและการใช้อุปกรณ์อำนวยความปลอดภัย (Safety Facilities) เพื่อป้องกันและบรรเทาความรุนแรงของอุบัติเหตุ โดยเฉพาะสำหรับกลุ่มผู้ใช้ทางที่เสี่ยงอุบัติเหตุ รวมถึงช่องทางสำหรับรถจักรยานยนต์และรถจักรยาน

3) ยุทธศาสตร์ที่ 3 ยานพาหนะที่ปลอดภัย

3.1) ส่งเสริมการนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมเพื่อเพิ่มความปลอดภัยของยานพาหนะทุกประเภท โดยเน้นที่รถจักรยานยนต์ และรถสาธารณะ (รถตู้และรถโดยสาร)

3.2) ยกระดับมาตรฐานการตรวจสภาพยานพาหนะให้ได้มาตรฐานสากล (UN International Vehicle Standard) ได้แก่ เข็มขัดนิรภัย ที่นั่งสำหรับเด็ก การป้องกันคนเดินเท้า ระบบควบคุมเสถียรภาพการทรงตัว ระบบป้องกันเบรกล็อค และระบบเบรกฉุกเฉินอัตโนมัต

4) ยุทธศาสตร์ที่ 4 ผู้ใช้ถนนที่ปลอดภัย

4.1) ประยุกต์ใช้เทคโนโลยีในการควบคุมให้มีพฤติกรรมการขับขี่ที่ปลอดภัย เช่น การลดความเร็ว การห้ามฝ่าฝืนสัญญาณไฟ

4.2) ยกระดับมาตรฐานการสอบใบอนุญาตขับขี่ โดยเฉพาะผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์

4.3) รณรงค์สร้างความตระหนักถึงปัญหาและวิธีการป้องกันและแก้ไขอุบัติเหตุ และยกระดับความเข้มงวดในการบังคับใช้กฎหมาย เช่น การใช้ความเร็ว การสวมหมวกนิรภัย การใช้เข็มขัดนิรภัย การใช้ที่นั่งนิรภัยสำหรับเด็ก การดื่มแล้วขับ เป็นต้น เพื่อให้เกิดวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน โดยบูรณาการทุกภาคส่วน

4.4) ให้ความสำคัญสูงสุดต่อการออกใบอนุญาตขับขี่ของกลุ่มเสี่ยง เช่น ผู้ใช้รถจักรยานยนต์กลุ่มวัยรุ่นและกลุ่มผู้สูงวัย

5) ยุทธศาสตร์ที่ 5 การตอบสนองหลังการเกิดอุบัติเหตุ

5.1) พัฒนาระบบบูรณาการภาคส่วนที่เกี่ยวข้องหลังการเกิดอุบัติเหตุเพื่ออำนวยความสะดวกในการเข้าสู่จุดเกิดเหตุและส่งต่อไปยังสถานพยาบาล ทั้งในพื้นที่เขตเมืองและเขตชนบท

5.2) จัดระบบการจราจรและความปลอดภัย ณ จุดเกิดเหตุอย่างรวดเร็วและปลอดภัย







6. การป้องกันและลดความเสี่ยงอันตรายจากการปล่อยโคมลอย โคมควัน และการจุดบั้งไฟ

6.1 กระทรวงคมนาคม กระทรวงมหาดไทย กระทรวงกลาโหม กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา กระทรวงศึกษาธิการ กระทรวงวัฒนธรรม สำนักงานตำรวจแห่งชาติ กรมประชาสัมพันธ์ สำนักงานพระพุทธศาสนาแห่งชาติและกรุงเทพมหานคร ได้ร่วมลงนามในบันทึกข้อตกลงความร่วมมือ เรื่อง การป้องกันและลดความเสี่ยงอันตรายต่อการบินและอากาศยานจากการปล่อยโคมลอย/โคมควันและการจุดบั้งไฟ เมื่อวันที่ 8 มกราคม 2558

6.2 กระทรวงคมนาคมได้มีคำสั่ง ที่ 172/2558 สั่ง ณ วันที่ 29 พฤษภาคม 2558 แต่งตั้งคณะกรรมการร่วมประสานงานและขับเคลื่อนการปฏิบัติตามบันทึกข้อตกลงความร่วมมือเรื่องการป้องกันและลดความเสี่ยงอันตรายต่อการบินและอากาศยานจากการปล่อยโคมลอย/โคมควันและการจุดบั้งไฟ เพื่อดำเนินภารกิจที่เกี่ยวข้องกับการป้องกันและแก้ไขปัญหาที่เกิดจากการปล่อยโคมลอย โคมควันและการจุดบั้งไฟ ประสานและขับเคลื่อนการปฏิบัติตามบันทึกข้อตกลงความร่วมมือฯ ให้เกิดประสิทธิผลตามเป้าหมายและติดตามความคืบหน้าผลการดำเนินงานของหน่วยงานตามภารกิจที่เกี่ยวข้อง

6.3 คณะกรรมการฯ ได้มีการประชุมครั้งที่ 1/2561 เมื่อวันที่ 22 กุมภาพันธ์ 2561 มี รปค.อร. เป็นประธานและมีผู้แทนหน่วยงานที่เกี่ยวข้องร่วมประชุมฯ โดยที่ประชุมได้มีมติ ดังนี้

1) เรื่องความก้าวหน้าการปรับปรุงแก้ไขกฎหมายที่เกี่ยวข้อง ที่ประชุมมีมติ

1.1) รับทราบความก้าวหน้าร่างพระราชบัญญัติอาวุธปืน เครื่องกระสุนปืน วัตถุระเบิด ดอกไม้เพลิงและสิ่งเทียมอาวุธปืน (ฉบับที่ ...) พ.ศ. .... และมอบหมายให้กรมการปกครองดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้อง หากมีความคืบหน้าให้แจ้งเรื่องให้ สนข. เพื่อแจ้งเวียนให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบต่อไป

1.2) รับทราบรายงานความก้าวหน้าร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. .... และมอบหมายให้สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องหากมีความคืบหน้าใดให้แจ้งเรื่องให้ สนข. เพื่อแจ้งเวียนให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบต่อไป

1.3) มอบหมายให้ฝ่ายเลขานุการรวบรวมข้อมูลความเป็นไปได้ในการจัดทำประกาศเขตห้ามบินในรัศมี 9 กิโลเมตรจากจุดอ้างอิงสนามบินเป็นเขตห้ามจุดและปล่อยบั้งไฟ พลุ ตะไล โคมลอย โคมควันหรือวัตถุอื่นใดที่คล้ายคลึงกันและเชิญหน่วยงานที่เกี่ยวข้องร่วมหารือในประเด็นดังกล่าวร่วมกันต่อไป

2) แนวทางการดำเนินภารกิจของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องตามบันทึกข้อตกลงความร่วมมือฯ ในระยะถัดไป ที่ประชุมมีมติ

2.1) มอบหมายให้ทุกหน่วยงานกำกับ ดูแล ตามภารกิจที่เกี่ยวข้องในบันทึกข้อตกลงความร่วมมือฯ รวมถึงรณรงค์ประชาสัมพันธ์ให้ความรู้กับประชาชนทราบถึงภัยอันตรายร้ายแรงจากการปล่อยโคมลอย โคมควันและการจุดบั้งไฟ รวมถึงปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องอย่างเคร่งครัด

2.2) มอบหมายให้ฝ่ายเลขานุการจัดประชุมหน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณาแนวทางการดำเนินงานที่เหมาะสมเพื่อใช้ประกอบการพิจารณาในการอนุญาตการปล่อยโคมลอย/โคมควันและการจุดบั้งไฟของผู้อำนวยการเขตหรือนายอำเภอที่มีความปลอดภัยต่ออากาศยานต่อไป

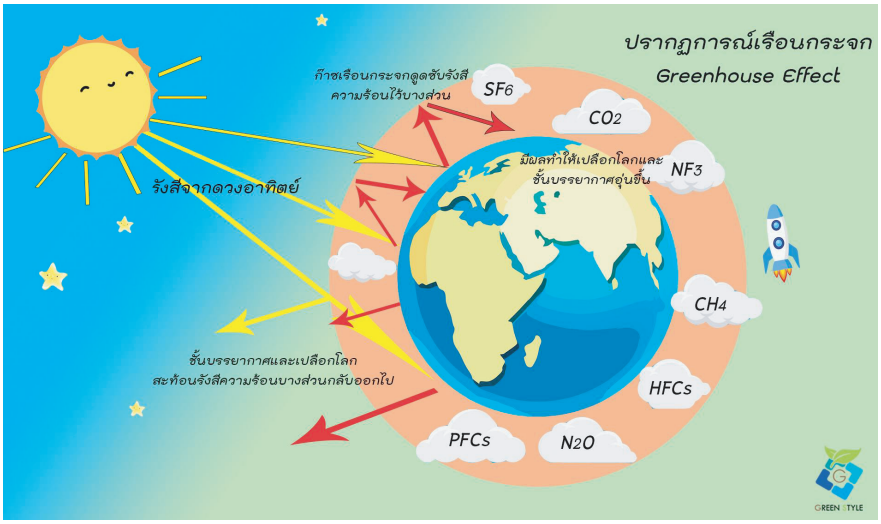
การติดตามประเมินผลการลดก๊าซเรือนกระจกจากมาตรการในภาคการขนส่ง ปี พ.ศ. 2559

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ได้ดำเนินการติดตามประเมินผลปริมาณก๊าซเรือนกระจกที่สามารถลดได้จากมาตรการในภาคการขนส่งรวม 2 มาตรการ จำนวน 117,887 ตันคาร์บอนไดออกไซด์เทียบเท่า (tCO2e) ต่อปี โดยมีรายละเอียด ดังนี้

1. มาตรการพัฒนาระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน ภายใต้แผนแม่บทในการพัฒนาระบบการขนส่งที่ยั่งยืนและลดปัญหาการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ สำหรับรถไฟฟ้าสายสีเขียว (ข้อมูลจาก บริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)) รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน (ข้อมูลจากการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย) และรถไฟฟ้าสายสีม่วง (ช่วงบางใหญ่ - บางซื่อ) (ข้อมูลจากโครงการศึกษาแนวทางการติดตามประเมิน (Tracking) การใช้พลังงานที่ลดได้จากมาตรการภาคขนส่ง ซึ่งได้รับการสนับสนุนงบประมาณจากกองทุนเพื่อส่งเสริมการอนุรักษ์พลังงาน) โดยในปี พ.ศ. 2559 สามารถประเมินผลการลดก๊าซเรือนกระจกจากการปรับเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางแบบเดิมที่ใช้เชื้อเพลิงฟอสซิลมาใช้รถไฟฟ้าได้เท่ากับ 86,887 tCO2e

2. มาตรการเก็บภาษีสรรพสามิตจากอัตราการปล่อยก๊าซเรือนกระจกและการติด Eco-sticker สนข. ได้ดำเนินการศึกษาแนวทางการติดตามประเมิน (Tracking) การใช้พลังงานที่ลดได้จากมาตรการภาคขนส่งและทำการประเมินปริมาณก๊าซเรือนกระจกที่สามารถลดได้จากมาตรการเพิ่มประสิทธิภาพพลังงานของยานยนต์จากมาตรการเก็บภาษีสรรพสามิตจากอัตราการปล่อยก๊าซเรือนกระจกและการติด Eco-sticker โดย ในปี พ.ศ. 2559 สามารถประเมินผลการลดก๊าซเรือนกระจกจากมาตรการดังกล่าวได้เท่ากับ 31,000 tCO2e รายละเอียดปรากฏตามตาราง ดังนี้

มาตรการ/โครงการ	***ปริมาณการลดก๊าซเรือนกระจก ปี พ.ศ. 2559 (tCO2e)***
1. มาตรการพัฒนาระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน	86,887
1) โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว (เส้นทางสายสุขุมวิท ช่วงหมอชิต - แบริ่ง และเส้นทางสายสีลม ช่วงสนามกีฬาแห่งชาติ - บางหว้า)	59,560
2) โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน (ช่วงหัวลำโพง - บางซื่อ)	21,471
3) โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง (ช่วงบางใหญ่ - บางซื่อ) *หมายเหตุ: การประเมินปริมาณการปล่อยก๊าซ CO2 เป็นช่วงที่การเชื่อมต่อเส้นทางรถไฟฟ้าสายสีม่วง กับเส้นทางรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ส่วนต่อขยายช่วงเตาปูน-บางซื่อ ยังไม่แล้วเสร็จ*	5,856
2. มาตรการเก็บภาษีสรรพสามิตจากอัตราการปล่อยก๊าซเรือนกระจกและการติด Eco-sticker	31,000
รวม	***117,887***





ผลักดันการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม เพิ่มคุณภาพชีวิตที่ดีในการเดินทาง

ความคืบหน้าการดำเนินงานระบบตั๋วร่วม

เพื่อเป็นการเพิ่มศักยภาพการให้บริการของระบบขนส่งมวลชนในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลในภาพรวม ให้ประชาชนได้รับความสะดวกสบายในการเดินทางและเชื่อมต่อระหว่างระบบขนส่งมวลชนต่างๆ ทั้งรถไฟฟ้า รถโดยสารประจำทาง เรือโดยสาร และทางพิเศษ เป็นต้น กระทรวงคมนาคมโดยสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) จึงได้ดำเนินการศึกษาโครงการต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับระบบตั๋วร่วม (Common Ticketing System) ตามมติคณะรัฐมนตรี (ครม.) เมื่อวันที่ 3 พฤษภาคม 2554 เพื่อจัดทำนโยบาย กำหนดมาตรการ/มาตรฐานระบบตั๋วร่วม ดำเนินการจัดหาผู้พัฒนาระบบตั๋วร่วมและจัดทำระบบศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง (Central Clearing House: CCH) และการกำกับดูแลการดำเนินงานของผู้พัฒนาระบบ รวมทั้งการดำเนินงานอื่นๆ ที่เป็นการสนับสนุนการดำเนินงานระบบตั๋วร่วมให้ประสบความสำเร็จ เช่น การสนับสนุนการจัดตั้งหน่วยงานบริหารจัดการและบำรุงรักษาระบบตั๋วร่วม (Common Ticketing Company: CTC) การถ่ายทอดเทคโนโลยี การจัดทำโครงการนำร่องและการเผยแพร่ข้อมูล เพื่อให้เกิดระบบตั๋วร่วมที่สามารถใช้ได้ทั้งกับระบบขนส่ง (Transit) และระบบนอกภาคขนส่ง (Non-Transit) ตลอดจนดำเนินการตามมติ ครม. เมื่อวันที่ 21 ตุลาคม 2557 ให้กระทรวงคมนาคมเร่งดำเนินการนำระบบตั๋วร่วม (e-ticket) มาใช้ในการเชื่อมการเดินทางของประชาชนที่สัญจรโดยเรือโดยสาร รถไฟฟ้า และรถประจำทาง และให้คำนึงถึงการให้บริการแก่ผู้มีรายได้น้อยให้สามารถเข้าถึงระบบบริการขนส่งสาธารณะ รวมทั้งการอำนวยความสะดวกในการใช้บริการของผู้พิการและผู้สูงอายุด้วย

สนข. ได้ดำเนินงานระบบตั๋วร่วมโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อ ***"เพิ่มความสะดวกสบายในการเชื่อมต่อการเดินทางทุกรูปแบบให้กับประชาชน"***

นโยบายด้านการดำเนินงาน

เพื่อให้การดำเนินงานระบบตั๋วร่วมนั้นเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและเกิดประโยชน์สูงสุดในภาพรวม นโยบายการดำเนินงานระบบตั๋วร่วม ประกอบด้วย

1) สามารถใช้งานครอบคลุมระบบขนส่งมวลชนทุกรูปแบบ
2) สามารถต่อยอดใช้งานไปยังภาคส่วนอื่นนอกเหนือจากภาคขนส่ง
3) สามารถมีผู้ออกบัตรและผู้ร่วมออกบัตรได้หลายราย ภายใต้มาตรฐานเดียว
4) สามารถขยายระบบศูนย์บริหารจัดการรายได้กลางเพื่อรองรับธุรกรรมในอนาคต
5) สามารถทำรายการได้อย่างแม่นยำ น่าเชื่อถือ โปร่งใส ภายในเวลาที่กำหนด

ความคืบหน้าการดำเนินงานที่สำคัญ มีดังนี้

1. แนวทางการจัดตั้งหน่วยงานบริหารจัดการและบำรุงรักษาระบบตั๋วร่วม (Common Ticketing Company: CTC) เพื่อทำหน้าที่บริหารจัดการบำรุงรักษาระบบตั๋วร่วม ปรับปรุงมาตรฐานของอุปกรณ์ที่เกี่ยวข้อง ควบคุมการดำเนินงานของระบบศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง (CCH) และบริหารจัดการรายได้ รวมทั้งตรวจสอบมาตรฐานอุปกรณ์ของผู้ออกและจำหน่ายบัตรโดยสารร่วม กำหนดเงื่อนไขในการเชื่อมต่อระบบกับผู้ให้บริการอื่น และปรับปรุงระบบการจัดเก็บรายได้ของผู้ให้บริการระบบขนส่ง

คณะรัฐมนตรี (ครม.) ได้มีมติเมื่อวันที่ 29 สิงหาคม 2560 รับทราบผลการดำเนินการนำระบบตั๋วร่วม (e-ticket) มาใช้ในการเชื่อมการเดินทางของประชาชนตามที่กระทรวงคมนาคม (คค.) เสนอ โดยมีแนวทางการดำเนินงานจัดตั้งหน่วยงานบริหารจัดการและบำรุงรักษาระบบตั๋วร่วม (CTC) โดยระยะเริ่มต้นให้สำนักธุรกิจบัตรโดยสารของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ทำหน้าที่เป็นผู้บริหารจัดการและบำรุงรักษาระบบตั๋วร่วม (CTC) และมีอำนาจหน้าที่ในการกำหนดกฎเกณฑ์ทางธุรกิจ (Business Rule) สำหรับการใช้ตั๋วร่วมของผู้ให้บริการต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง รวมถึงการเจรจากับผู้ให้บริการต่างๆ ในระบบตั๋วร่วมและลงนามในข้อตกลงกับผู้ให้บริการ (Service Provider Agreement) โดยคำนึงถึงรูปแบบการให้บริการที่ตรงกับความต้องการของผู้โดยสารและเป็นประโยชน์ต่อส่วนรวม

ทั้งนี้ รฟม. ได้นำเสนอการใช้เทคโนโลยีบัตร EMV Contactless Smart Card (Open Loop) กับระบบตั๋วร่วมต่อคณะกรรมการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม โดยได้ศึกษาความเหมาะสมของเทคโนโลยี และผลกระทบในด้านต่างๆ แล้ว เทคโนโลยีระบบเปิดตามมาตรฐาน EMV มีความเหมาะสมที่จะมาใช้ดำเนินโครงการระบบตั๋วร่วม (บัตรแมงมุม) เนื่องจากจะทำให้เกิดความสะดวกสบายในการใช้งานระบบขนส่งมวลชน ลดภาระในการบริหารจัดการและภาระทางการเงินของ รฟม. ในระยะยาว และคณะกรรมการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วมได้มีมติเห็นชอบในหลักการนำเทคโนโลยีบัตร EMV Contactless Smart Card (Open Loop) มาใช้กับระบบตั๋วร่วม (บัตรแมงมุม) ตามที่ รฟม. และ สนข. (ฝ่ายเลขานุการฯ) เสนอ โดยมอบหมาย รฟม. ดำเนินการตามขั้นตอนและกฎหมายที่เกี่ยวข้อง พร้อมกับรับความเห็นและข้อเสนอแนะของคณะกรรมการฯ ไปดำเนินการปรับปรุงก่อนเสนอ ครม. ต่อไป

2. การจัดทำกฎหมาย/ระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม เพื่อให้มีกฎหมายว่าด้วยการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วมและให้การบริหารจัดการระบบตั๋วร่วมเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ อันเป็นประโยชน์สาธารณะ มีบทบัญญัติมอบหมายอำนาจหน้าที่ และกำหนดมาตรการ หลักเกณฑ์การดำเนินงานระบบตั๋วร่วมที่มีความชัดเจน เพื่อสร้างกลไกและมอบหมายอำนาจหน้าที่ความรับผิดชอบ เพื่อสนับสนุนและส่งเสริมการใช้ระบบตั๋วร่วมและระบบขนส่งในประเทศไทย โดยมีโครงสร้างการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม แบ่งเป็น 3 ระดับ ดังนี้

1) ระดับนโยบาย (Policy Maker) ได้แก่ คณะกรรมการนโยบายระบบตั๋วร่วม (Common Ticketing Administration Committee: CTAC) โดยมี รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เป็นประธานกรรมการ และผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร เป็นกรรมการและเลขานุการ

2) ระดับกำกับดูแล (Regulator) ได้แก่ สนข. (สำนักงานโครงการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม) เป็นหน่วยงานกำกับดูแลการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม

3) ระดับปฏิบัติการ (Operator) ได้แก่ หน่วยงานบริหารจัดการและบำรุงรักษาระบบตั๋วร่วม (CTC) ดำเนินการโดย รฟม.

3. เป้าหมายการนำระบบตั๋วร่วม (e-ticket) มาใช้ในการเชื่อมต่อการเดินทางของประชาชนปัจจุบัน การออกแบบและจัดทำระบบตั๋วร่วมและระบบศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง (Central Clearing House: CCH) ในภาคขนส่งแล้วเสร็จ พร้อมบูรณาการการเชื่อมต่อกับระบบขนส่งสาธารณะ โดย รฟม. ในฐานะผู้บริหารจัดการและบำรุงรักษาระบบตั๋วร่วม (CTC) ได้ดำเนินการ ดังนี้

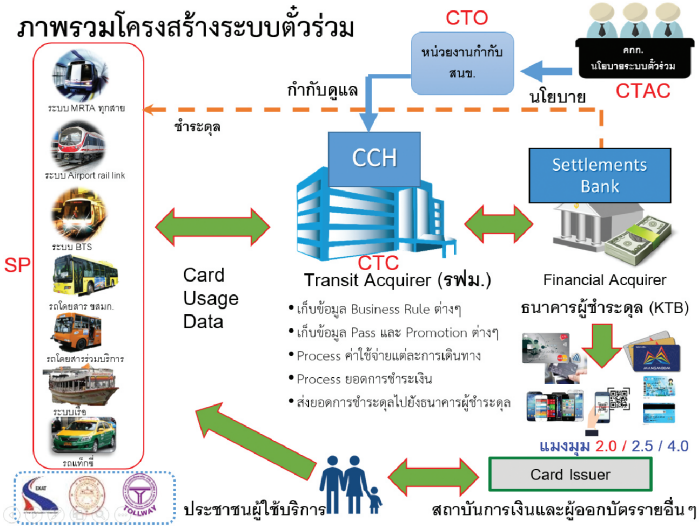
3.1 เริ่มแจกจ่ายบัตรตั๋วร่วมหรือบัตรแมงมุม จำนวน 200,000 ใบ ให้กับประชาชน เมื่อวันที่ 22 มิถุนายน 2561 และสามารถเริ่มใช้บัตรแมงมุม (ระบบตั๋วร่วมภายใต้มาตรฐานระบบของ รฟม.) กับระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนสายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน) และสายฉลองรัชธรรม (สายสีม่วง) ได้ตั้งแต่วันที่ 23 มิถุนายน 2561 เป็นต้นไป

3.2 เริ่มเปิดให้ผู้มีสิทธิที่ได้รับบัตรสวัสดิการแห่งรัฐ ตามมาตรฐานกลางระบบตั๋วร่วม (แมงมุม) จำนวนประมาณ 1.3 ล้านใบ นำบัตรสวัสดิการแห่งรัฐมาดำเนินการเตรียมบัตรใหม่อีกครั้ง (Reinitialize) ตั้งแต่วันที่ 6 กรกฎาคม 2561 เป็นต้นไป เพื่อให้สามารถใช้ได้กับระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนสายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน) และสายฉลองรัชธรรม (สายสีม่วง)

3.3 ผู้ถือบัตรสวัสดิการแห่งรัฐที่ได้เตรียมบัตรใหม่แล้ว (Reinitialize) สามารถใช้บริการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนสายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน) และสายฉลองรัชธรรม (สายสีม่วง) ได้ตั้งแต่วันที่ 20 กรกฎาคม 2561 เป็นต้นไป

3.4 รฟม. ได้ร่วมกับ สถาบันการเงิน ในการออกบัตรเดบิต Co-Brand ที่สามารถใช้เป็นบัตรโดยสารระบบขนส่งมวลชนตามเครือข่ายการเดินทางของบัตรแมงมุม โดยจะสามารถใช้ชำระค่าโดยสารระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนสายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน) และสายฉลองรัชธรรม (สายสีม่วง) และจะขยายให้ใช้ได้กับรถไฟฟ้าแอร์พอร์ตเรลลิงก์ และรถประจำทาง ขสมก. ได้ในอนาคต ดังนี้

1) บมจ.ธนาคารกรุงไทย (KTB) ออกบัตร "กรุงไทยบัตรเดบิตแมงมุม" หรือ "บัตรกรุงไทยเมโทร ลิงค์ (Krungthai Metro Link)" โดยสามารถใช้ร่วมกับร้านค้าที่มีสัญลักษณ์ MasterCard ซึ่งเป็นการรวมความสะดวกด้านการใช้จ่ายและความสบายในการเดินทาง โดยเริ่มเปิดตัวบัตร เมื่อวันที่ 14 กันยายน 2561 และจะเปิดจำหน่ายบัตรที่ธนาคารกรุงไทย ตั้งแต่วันที่ 27 กันยายน 2561 เป็นต้นไป และ รฟม. อยู่ระหว่างการพัฒนาระบบโมบายแอปพลิเคชั่นร่วมกับ KTB เพื่อให้ผู้โดยสารสามารถเติมเงินบัตรแมงมุมผ่านมือถือได้ คาดว่าจะเปิดให้บริการได้ภายในต้นปี 2562



2) ธนาคารกสิกรไทย (Kbank) ออกบัตร "บัตรเดบิตแมงมุมกสิกรไทย" ที่มีคุณสมบัติของบัตรเดบิตกสิกรไทยและบัตรแมงมุมเข้าด้วยกัน โดยพร้อมเปิดให้สมัครได้ปลายเดือนพฤศจิกายนนี้ ผ่านแอปพลิเคชั่น K PLUS หรือที่สาขาธนาคารใกล้เคียงเส้นทางรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนสายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน) และสายฉลองรัชธรรม (สายสีม่วง) จำนวน 54 สาขา

ทั้งนี้ รฟม. อยู่ระหว่างเจรจากับสถาบันการเงินอื่นๆ เพื่อขยายการให้บริการต่อไปในอนาคต

3.5 อยู่ระหว่างดำเนินการขยายการให้บริการสำหรับผู้ถือบัตรสวัสดิการแห่งรัฐและบัตรแมงมุม (ระบบตั๋วร่วมภายใต้มาตรฐานระบบของ รฟม.) ให้สามารถใช้ได้กับระบบรถโดยสารประจำทางขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) และระบบรถไฟฟ้าแอร์พอร์ตเรลลิงก์ ตามแผนที่กำหนดไว้

สำหรับแผนการดำเนินงานระยะต่อไป คาดว่าจะเริ่มเปิดให้บริการบัตรแมงมุมระบบ EMV (Europay, MasterCard และ Visa) กับรถไฟฟ้าทุกสายที่เปิดให้บริการแล้ว รวมทั้งรถโดยสารประจำทางของ ขสมก. ภายในเดือนธันวาคม 2562 และจะสามารถใช้บริการได้ครอบคลุมทุกระบบขนส่ง ได้แก่ ระบบทางพิเศษ เรือโดยสาร และรถไฟฟ้าสายใหม่ๆ ที่จะเปิดให้บริการ



พัฒนาระบบขนส่งในเมืองภูมิภาคเชื่อมโยงเศรษฐกิจ

การพัฒนาระบบขนส่งและจราจรในเมืองภูมิภาค มีวัตถุประสงค์เพื่อแก้ไขปัญหาการขนส่งและจราจรเมืองหลักในภูมิภาค พัฒนาระบบขนส่งสาธารณะให้เหมาะสมกับพื้นที่ ภูมิทัศน์ และทำให้เกิดการพัฒนาระบบคมนาคมที่มีประสิทธิภาพ (Transport Efficiency) ทุกคนเข้าถึงได้อย่างเท่าเทียม (Inclusive Transport) มีความปลอดภัยและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Green and Safe Transport) ซึ่งเป็นไปตามกรอบยุทธศาสตร์ชาติ ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2561 – 2580) แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2560 – 2564) และแผนยุทธศาสตร์ สนข. ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2560 – 2564) (ฉบับทบทวน) ที่จะช่วยให้ประเทศเกิดการพัฒนาไปอย่าง "มั่นคง มั่งคั่ง และยั่งยืน"

ในระหว่างปีงบประมาณ 2561 (เดือนตุลาคม 2560 – เดือนกันยายน 2561) สำนักส่งเสริมระบบการขนส่งและจราจรในภูมิภาคได้ดำเนินการแก้ไขปัญหาการจราจรเมืองหลักในภูมิภาค โดยการพัฒนาระบบขนส่งและจราจรรวมถึงการจัดทำแผนแม่บทในเมืองภูมิภาค ประกอบด้วย

1. การศึกษาออกแบบรายละเอียดระบบขนส่งสาธารณะในเขตจังหวัดขอนแก่นและผลกระทบสิ่งแวดล้อม เพื่อวิเคราะห์ความเหมาะสมของระบบขนส่งสาธารณะของเมืองขอนแก่น ความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม สิ่งแวดล้อม (Environmental impact Assessment : EIA) ออกแบบรายละเอียด (Detail Design) โครงการนำร่อง จำนวน 1 เส้นทาง รวมทั้งจัดทำแผนการพัฒนาพื้นที่โดยรอบพื้นที่สถานีหรือจุดจอด (Transit – Oriented Development : TOD) และแผนการจัดระบบการจราจรโดยรอบพื้นที่สถานีหรือจุดจอดและพื้นที่ต่อเนื่องตลอดแนวเส้นทางโครงการนำร่อง

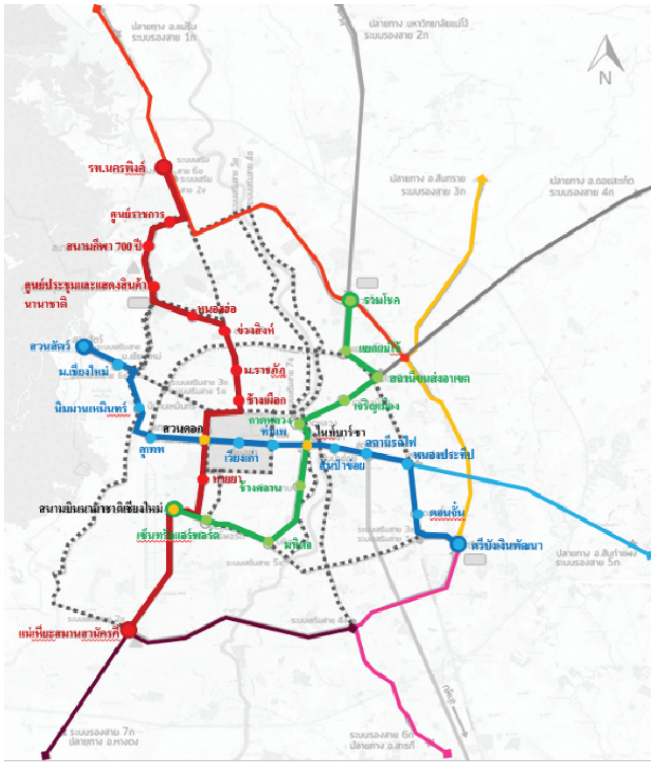
สรุปผลการศึกษา โครงข่ายเส้นทางของระบบขนส่งสาธารณะสำหรับเมืองขอนแก่นประกอบด้วย 5 เส้นทาง โดยสามารถนำมาจัดทำเป็นโครงการนำร่องระบบขนส่งสาธารณะเมืองขอนแก่น (ระบบ LRT) จำนวน 1 เส้นทาง คือ ระบบรถไฟฟ้ารางเบา (LRT) สายสีแดง (สำราญ–ท่าพระ) ผลการวิเคราะห์ทางเศรษฐศาสตร์ พบว่า มีค่า NPV 11,252 ล้านบาท ค่า B/C Ratio 1.77 ค่า EIRR ร้อยละ 16.97

ความคืบหน้าโครงการ สนข. ได้รายงานผลการศึกษาออกแบบรายละเอียดระบบขนส่งสาธารณะในเขตจังหวัดขอนแก่นและผลกระทบสิ่งแวดล้อมไปยังกระทรวงคมนาคม (คค.) เพื่อทราบ และแจ้งจังหวัดขอนแก่นหากองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (อปท.) ยืนยันความพร้อมที่จะดำเนินโครงการเอง คค. พร้อมให้การสนับสนุน อปท. เป็นผู้พัฒนาและบริหารโครงการ กรณีที่ อปท. ไม่สามารถดำเนินการได้ ให้ รฟม. พิจารณาดำเนินการตามขั้นตอนโดยเร็วต่อไป (สนข. จะเสนอ คจร. ในการประชุมครั้งที่ 2/2561 เพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบผลการศึกษาและมอบหน่วยงานเจ้าของโครงการรับไปดำเนินการต่อไป)

2. การศึกษาและจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะจังหวัดเชียงใหม่ เพื่อจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองเชียงใหม่ รวมทั้งการเชื่อมโยงกับโครงข่ายการเดินทางและระบบขนส่งสาธารณะที่เหมาะสมกับเมืองเชียงใหม่ซึ่งเป็นเมืองเก่าและมีปัญหาการจราจรบนถนนที่เป็นปัญหาสะสมมานาน

สรุปผลการศึกษา โครงข่ายเส้นทางของระบบขนส่งสาธารณะจังหวัดเชียงใหม่ เสนอทางเลือก 2 โครงข่าย (โครงข่าย A และโครงข่าย B) ประกอบด้วย ระบบหลัก ระบบรอง และระบบเสริม โดยโครงข่าย A ระบบหลักเป็นระบบรถไฟฟ้าแบบรางเบา (Light Rail Transit: LRT) 3 เส้นทาง ได้แก่ สายสีแดงวิ่งแนวทิศเหนือ-ใต้ ระยะทาง 12.54 กิโลเมตร สายสีน้ำเงิน วิ่งแนวทิศตะวันออก-ตะวันตก ระยะทาง 10.47 กิโลเมตร และสายสีเขียว วิ่งเชื่อมย่านธุรกิจ ระยะทาง 11.92 กิโลเมตร รวมระยะทาง 34.93 กิโลเมตร มีโครงสร้างทางวิ่งผสมระหว่างระดับดินและใต้ดินโดยเขตชานเมืองเป็นระดับดิน (วิ่งร่วมกับการจราจรปกติบางส่วน เช่น ทางแยก และจุดกลับรถ) และเขตเมืองเป็นระดับใต้ดิน เนื่องจากข้อจำกัดของเขตทาง (ถนน) และความเห็นของประชาชนชาวเชียงใหม่ ส่วนระบบรอง และระบบเสริม เป็นรถโดยสารหรือรถสองแถว รวม 14 เส้นทาง ในขณะที่โครงข่าย B ระบบหลักเป็น LRT มีทางวิ่งระดับดินตลอดเส้นทาง ผลการวิเคราะห์ทางเศรษฐศาสตร์ พบว่า โครงข่าย A มีค่า NPV เท่ากับ 2,172,511 ล้านบาท ค่า B/C 16.51 ค่า EIRR ร้อยละ 33.74 โครงข่าย B มีค่า NPV 654,990 ล้านบาท ค่า B/C 13.76 ค่า EIRR ร้อยละ 49.57

ความคืบหน้าโครงการ การประชุมคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) ครั้งที่ 1/2561 เมื่อวันที่ 21 กุมภาพันธ์ 2561 ได้มีมติรับทราบผลการศึกษาและจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะจังหวัดเชียงใหม่และมอบหมายให้ รฟม. ดำเนินโครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดเชียงใหม่ ในรูปแบบการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ (PPP) โดยมีความเห็นว่าควรดำเนินการก่อสร้าง ครั้งละ 1 เส้นทาง ซึ่งกระทรวงคมนาคมได้พิจารณามอบ รฟม. ดำเนินการศึกษารายละเอียดความเหมาะสม ออกแบบโครงการระบบขนส่งมวลชนสายสีแดงจังหวัดเชียงใหม่ ตามรูปแบบโครงสร้างทางวิ่งผสมระหว่างใต้ดินและระดับดิน (โครงข่าย A)



เส้นทางนำร่อง - สายสีแดง (โครงข่าย A) (อยู่ในแนวทิศเหนือ - ใต้)

เส้นทาง ผ่านพื้นที่กิจกรรมหลักสำคัญ ได้แก่ โรงพยาบาลนครพิงค์ ศูนย์ราชการเชียงใหม่ สนามกีฬาสมโภชเชียงใหม่ 700 ปี ศูนย์ประชุมนานาชาติ มหาวิทยาลัยราชภัฏเชียงใหม่ สถานีขนส่งช้างเผือก โรงพยาบาลเชียงใหม่ราม โรงพยาบาลมหาราชนครเชียงใหม่ โรงเรียนวัฒโนทัยพายัพ สนามบินนานาชาติเชียงใหม่ ห้างสรรพสินค้าแอร์พอร์ตพลาซ่า สำนักงานขนส่งทางบก และห้างสรรพสินค้าบิ๊กซีหางดง

ระยะเวลาก่อสร้าง พ.ศ. 2563 - 2568

ปัจจุบันอยู่ระหว่าง รฟม. เตรียมจัดจ้างที่ปรึกษาเพื่อศึกษาออกแบบรายละเอียด จัดเตรียมเอกสารประกวดราคา จัดทำรายงาน EIA และรายงานตาม พ.ร.บ. การให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2556 คาดว่าจะลงนามจ้างที่ปรึกษาในช่วงเดือนธันวาคม 2561 และใช้เวลาศึกษา ออกแบบรายละเอียด จัดทำรายงาน EIA และรายงาน PPP แล้วเสร็จประมาณเดือนตุลาคม 2562

3. การศึกษาแผนแม่บทจราจรและแผนแม่บทพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองนครราชสีมา เพื่อจัดทำแผนแม่บทพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ แผนแม่บทการจัดระบบการจราจรในเขตเมืองนครราชสีมาและพื้นที่ต่อเนื่องที่มีความต้องการเดินทาง และจัดทำรูปแบบเบื้องต้น (Conceptual Design) เป็นโครงการนำร่องระบบขนส่งสาธารณะ 1 เส้นทาง รวมทั้งเสนอแนวคิดการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีหรือจุดจอดของระบบขนส่งสาธารณะ

สรุปผลการศึกษาเสนอแนวเส้นทางโครงข่ายระบบขนส่งสาธารณะหลักเป็นโครงการนำร่อง แบ่งเป็น 2 ระยะ

- ระยะที่ 1 มีลำดับความสำคัญสูงสุดและควรดำเนินการก่อน คือ สายสีเขียวพร้อมกับสายสีส้ม
- ระยะที่ 2 มีลำดับความสำคัญลำดับรองลงมาได้แก่ สายสีม่วง โดยให้ดำเนินการหลังจากสายสีเขียวและสายสีส้มเปิดให้บริการแล้วประมาณ 3 ปี

จากการศึกษาได้คัดเลือกระบบ Light Rail Transit (LRT) Street-running Light Rail (Steel Wheels on Steel Rail) ที่มีระบบการจ่ายพลังงานแบบ Wire-free มีความเหมาะสมกับเมืองนครราชสีมามากที่สุด มีแนวเส้นทางดังนี้

ระยะที่	สาย	เส้นทาง	ระยะทาง (กิโลเมตร)	จำนวนสถานี (แห่ง)	ระยะเวลาดำเนินงานก่อสร้าง (พ.ศ.)	งบประมาณ (ล้านบาท)
1	สีเขียว	ตลาดเซฟวัน- ถนนมุขมนตรี– สถานีรถไฟ- ลานอนุสาวรีย์ท้าวสุรนารี - สถานคุ้มครองและพัฒนาอาชีพบ้านนารีสวัสดิ์	11.17	18	ระยะที่ 1 (2563 - 2565)	8,400
	สีส้ม	แยกประโดก - ถนนข้างเผือก - คูเมืองเก่า	9.81	17		5,200
2	สีม่วง	ตลาดเซฟวัน - ถนนมิตรภาพ – สถานคุ้มครองและพัฒนาอาชีพบ้านนารีสวัสดิ์	7.14	9	ระยะที่ 2 (2566 - 2568)	4,800
เส้นทางส่วนต่อขยาย*	สีส้ม (ส่วนต่อขยาย)	โรงเรียนเทศบาล 1 - หัวทะเล - ดูโฮม	5.37	4	ระยะที่ 3 (2569-2571)	14,200
	สีเขียว (ส่วนต่อขยาย)	สถานีทดลองการใช้น้ำชลประทานที่ 3 (ห้วยบ้านยาง) ตลาดเซฟวัน และสถานคุ้มครองและพัฒนาอาชีพบ้านนารีสวัสดิ์ – สำนักงานขนส่งจังหวัดนครราชสีมา สาขา 2	12.12	13		
	สีม่วง (ส่วนต่อขยาย)	มหาวิทยาลัยวงษ์ชวลิตกุล - แยกจอหอ – ค่ายสุรนารายณ์	4.48	3		
รวม			50.09	64		32,600

*หมายเหตุ : * เส้นทางส่วนต่อขยายทั้ง 3 เส้นทาง เสนอแนะให้ดำเนินการภายหลังจากสีเขียว สีส้ม และสีม่วง เปิดให้บริการแล้ว*

ผลการวิเคราะห์ความเหมาะสมทางเศรษฐศาสตร์ของโครงการนำร่อง (สายสีเขียวและสายสีส้ม) พบว่ามีค่า NPV (มูลค่าปัจจุบันสุทธิของโครงการในระยะเวลา 30 ปี) 14,100 ล้านบาท ค่า B/C Ratio 2.02 ค่า EIRR ร้อยละ 25.05

ความคืบหน้าโครงการ ในการประชุมคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) เมื่อวันที่ 21 กุมภาพันธ์ 2561 ได้มีมติรับทราบผลการศึกษาและมอบ รฟม. รับไปดำเนินการ โดยให้ดำเนินโครงการตามลำดับความสำคัญ 1 เส้นทางก่อน ซึ่ง สนข. ได้แจ้งผลการคัดเลือกเส้นทางเพื่อให้ รฟม.ดำเนินการโดยสายสีเขียวเป็นเส้นทางที่มีลำดับความสำคัญสูงสุด

รฟม. ได้ดำเนินการรับฟังความคิดเห็นผู้เกี่ยวข้องเมื่อเดือนพฤษภาคม 2561 เพื่อใช้ประกอบในร่างพระราชกฤษฎีกาให้ รฟม. ดำเนินกิจการรถไฟฟ้าใน จ.นครราชสีมา พ.ศ. ...คาดว่า รฟม. จะลงนามจ้างที่ปรึกษาศึกษาออกแบบรายละเอียด จัดทำรายงาน EIA และรายงาน PPP ในช่วงเดือนธันวาคม 2561 และดำเนินการแล้วเสร็จประมาณปลายปี 2562

4. การศึกษาความเหมาะสมและออกแบบระบบขนส่งสาธารณะเมืองพิษณุโลก เพื่อจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาระบบการขนส่งสาธารณะเมืองพิษณุโลกที่เชื่อมโยงเครือข่ายการเดินทางกับระบบขนส่งในทุกรูปแบบในจังหวัดพิษณุโลกและจังหวัดใกล้เคียงโดยรอบ ลดปริมาณการใช้รถส่วนบุคคล และการแก้ปัญหาการจราจรติดขัด การจัดระบบการจราจรในเมืองและพื้นที่ต่อเนื่องที่มีความต้องการเดินทาง ศึกษาความเหมาะสมการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะรวมทั้งการออกแบบเบื้องต้น เพื่อเชื่อมโยงระบบโครงข่ายและโครงสร้างพื้นฐานร่วมกับระบบขนส่งรูปแบบอื่นได้อย่างมีประสิทธิภาพ

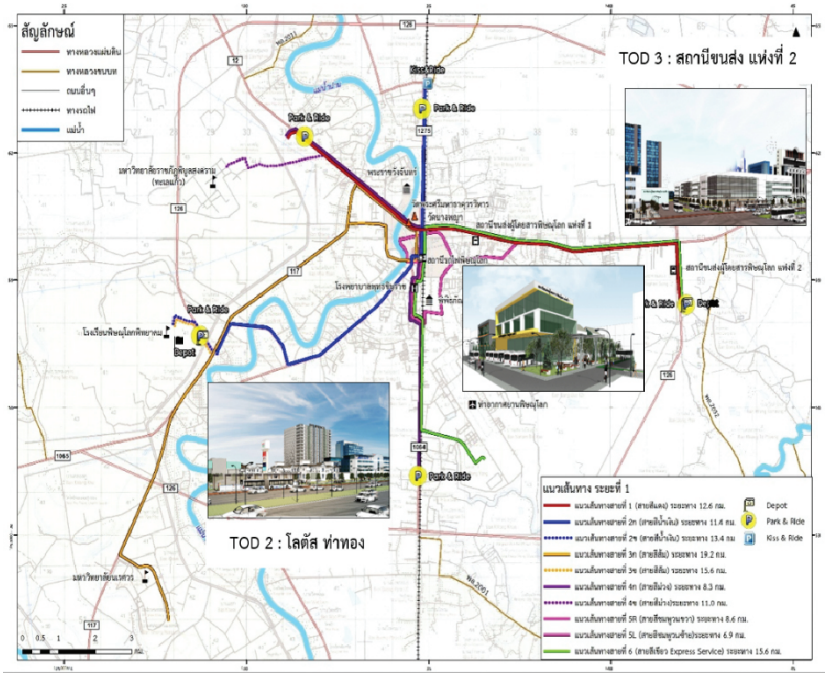
สรุปผลการศึกษาความเหมาะสมและออกแบบระบบขนส่งสาธารณะเมืองพิษณุโลก ประกอบด้วย 8 เส้นทาง ระยะทางรวม 110.6 กิโลเมตร แบ่งการดำเนินงานเป็น 2 ระยะ ดังนี้

- ระยะที่ 1 ประกอบด้วย 6 เส้นทาง ระยะทางรวม 80.5 กิโลเมตร จำนวน 102 สถานี คือ สายสีแดง สายสีน้ำเงิน สายสีส้ม สายสีม่วง สายสีชมพู และสายสีเขียว โดยระบบที่เหมาะสมสำหรับสายสีแดง คือ ระบบ Auto Tram (รถรางล้อยาง) และรถโดยสารประจำทางสำหรับสายอื่นๆ

- ระยะที่ 2 ประกอบด้วย ส่วนต่อขยาย 3 เส้นทาง ระยะทางรวม 30.1 กิโลเมตร จำนวน 42 สถานี คือ ส่วนต่อขยายสายสีแดง สายสีน้ำเงิน และสายสีม่วง และเส้นทางใหม่ 2 เส้นทาง คือ สายสีเทา และสายสีเหลือง

ผลการวิเคราะห์ทางเศรษฐศาสตร์ได้ทำการวิเคราะห์ 2 กรณี ได้แก่ กรณีพัฒนาโครงการ ระยะที่ 1 (เปิดให้บริการเฉพาะระยะแรก (6 สาย) ตั้งแต่ปีที่ 1-30) และกรณีพัฒนาโครงการเต็มรูปแบบ (เปิดให้บริการระยะแรก 6 สาย ตั้งแต่ปีที่ 1-30 และเปิดให้บริการระยะที่สอง (ส่วนต่อขยาย 3 สายเดิม และสร้างใหม่ 2 สาย) ตั้งแต่ปีที่ 11-30) โดยทำการวิเคราะห์ในสมมติฐานมีโครงการรถไฟความเร็วสูงช่วงกรุงเทพฯ-พิษณุโลก/หรือรถไฟทางคู่ช่วงปากน้ำโพ-เด่นชัย ได้ผลการวิเคราะห์ทางเศรษฐศาสตร์ พบว่า กรณีพัฒนาโครงการ ระยะที่ 1 มีค่า NPV 64.72 ล้านบาท B/C Ratio 1.01 ค่า EIRR ร้อยละ 12.17 กรณีพัฒนาโครงการ ระยะที่ 2 มีค่า NPV 399.55 ล้านบาท B/C Ratio 1.08 ค่า EIRR ร้อยละ 13.01

ความคืบหน้าโครงการ สนข. ได้มีหนังสือรายงานผลการศึกษาความเหมาะสมและออกแบบระบบขนส่งสาธารณะเมืองพิษณุโลก ให้ คค. ทราบ ก่อนนำเสนอ คจร. ในการประชุมครั้งที่ 2/2561 เพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบผลการศึกษาและมอบหน่วยงานเจ้าของโครงการรับไปดำเนินการ โดยจะเสนอให้ รฟม. เป็นหน่วยงานดำเนินการสายสีแดงเป็นโครงการนำร่อง



เส้นทางนำร่อง - สายสีแดง

เส้นทาง มหาวิทยาลัยพิษณุโลก-สถานีขนส่งผู้โดยสารแห่งที่ 2 - สถานีขนส่งผู้โดยสารแห่งที่ 1-วัดพระศรีรัตนมหาธาตุ-ศาลากลางจังหวัด-มหาวิทยาลัยราชภัฏพิบูลสงคราม (ส่วนทะเลแก้ว)-หมู่บ้านพิษณุโลกเมืองใหม่

ระยะทาง 12.6 กม.

จำนวนสถานี 15 สถานี

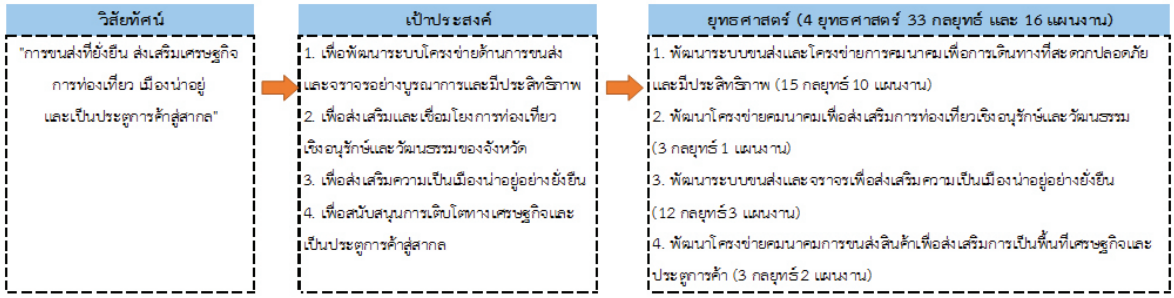
ระยะเวลาก่อสร้าง พ.ศ. 2563-2564

5. การศึกษาสำรวจข้อมูลด้านการขนส่งและจราจรเพื่อจัดทำแผนแม่บทในเมืองภูมิภาค จังหวัดบึงกาฬ
เพื่อให้มีแผนการจัดการจราจรที่นำเสนอแนวทางการแก้ไขปัญหาและการจัดการจราจรเฉพาะหน้า ระยะเร่งด่วน โดยมีรายละเอียดเพียงพอที่หน่วยงานภายในจังหวัดสามารถนำไปปฏิบัติได้ทันที มีแผนแม่บทด้านการขนส่งและจราจรระยะ 10 ปี ที่นำแนวความคิดการพัฒนาเมืองในอนาคต (Future City) มาประกอบเป็นแผนบูรณาการและสอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2560-2564) ยุทธศาสตร์ชาติ แผนหลักการพัฒนาระบบขนส่งและจราจร ยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม แผนพัฒนาจังหวัดบึงกาฬ ผังเมืองจังหวัดบึงกาฬ ผังเมืองรวมเมืองบึงกาฬ และแผน/ยุทธศาสตร์อื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง สามารถนำไปใช้ในการปฏิบัติงาน คู่มือการติดตามประเมินผลการดำเนินงานตามแผนปฏิบัติการด้านการขนส่งและจราจร เพื่อจะได้รับทราบถึงปัญหา/อุปสรรคการดำเนินงาน เพื่อกำหนดแนวทางการแก้ไขปรับปรุงการพัฒนาระบบการขนส่งและจราจรต่อไป

สรุปผลการศึกษาสำรวจข้อมูลด้านการขนส่งและจราจรเพื่อจัดทำแผนแม่บทในเมืองภูมิภาค จังหวัดบึงกาฬ ซึ่งมหาวิทยาลัยขอนแก่นเป็นที่ปรึกษาได้ดำเนินการศึกษาเสร็จสมบูรณ์เมื่อเดือนกุมภาพันธ์ 2561 โดยสามารถสรุปสาระสำคัญของผลการศึกษาได้ ดังนี้

1) แผนการจัดการจราจรในจังหวัดบึงกาฬ ได้พิจารณาคัดเลือกบริเวณที่ต้องการการแก้ไขปัญหาที่เร่งด่วน จำนวน 5 บริเวณ ครอบคลุม 6 จุดปัญหา เพื่อนำมาจัดทำเป็นโครงการในแผนงานด้านการจัดการจราจรระยะเร่งด่วน คือ 1. โครงการจัดการจราจรบริเวณหน้าโรงเรียนบึงกาฬ 2. โครงการจัดการจราจรบริเวณวงเวียนหอนาฬิกา 3. โครงการจัดการจราจรบริเวณวงเวียนศาลเจ้าแม่สองนาง 4. โครงการจัดการจุดอันตรายบนโครงข่ายถนนบริเวณทางแยกเข้าวิทยาลัยเทคนิคบึงกาฬ (ทล.222) ถึงทางแยกห้างโกลบอลเฮ้าส์ 5. โครงการจัดการจุดอันตรายบริเวณสามแยกหน้าวัดทุ่งสว่างสามัคคี

2) แผนแม่บทการขนส่งและจราจรจังหวัดบึงกาฬ ได้กำหนดแนวทางการพัฒนาจังหวัดบึงกาฬ ดังนี้



3) แผนปฏิบัติการ (Action Plan) การขนส่งและจราจรจังหวัดบึงกาฬ แบ่งเป็น 3 ระยะ ประกอบด้วย 10 แผนงาน งบประมาณในการดำเนินงานตามแผน 9,202.07 ล้านบาท ได้แก่

- แผนระยะสั้น 1-2 ปี (พ.ศ. 2561-2562) เป็นแผนระยะเร่งด่วน งบประมาณที่ใช้เงินลงทุนไม่มาก ไม่ซับซ้อน หน่วยงานที่รับผิดชอบสามารถทำได้ และจำเป็นที่ต้องทำในทันที เช่น การแก้ไขปัญหาจุดอันตรายที่เกิดอุบัติเหตุซ้ำ เป็นต้น

- แผนระยะกลาง 3-5 ปี (พ.ศ. 2563-2565) เป็นแผนที่ทำหน้าที่เป็นสื่อกลางประสานระหว่างแผนระยะสั้นกับแผนระยะยาว เป็นแผนงานต่อเนื่องเพื่อให้การปฏิบัติงานเป็นไปตามวิสัยทัศน์ ยุทธศาสตร์ และเป้าประสงค์ที่วางไว้

- แผนระยะยาว 6-10 ปี (พ.ศ. 2566-2570) เป็นการวางแผนที่มีเป้าหมายให้วิสัยทัศน์ ยุทธศาสตร์ และเป้าประสงค์เสร็จสมบูรณ์ เชื่อมโยงการบริหาร การปฏิบัติงานภายในองค์กร และสอดคล้องกับแผนพัฒนาประเทศเตรียมพร้อมสู่อนาคต

4) การจัดทำคู่มือการติดตามและประเมินผลการนำแผนไปสู่การปฏิบัติ การศึกษาได้จัดทำคู่มือการติดตามและประเมินผลการนำแผนไปสู่การปฏิบัติ เพื่อเป็นเครื่องมือในการตรวจสอบความก้าวหน้าของการปฏิบัติงานจริง เทียบกับความก้าวหน้าตามแผนงาน/โครงการในแผนแม่บท ปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินแผนงาน/โครงการ เพื่อเป็นข้อมูลในการปรับปรุงแก้ไขปัญหาและอุปสรรคของการดำเนินงานต่อไป

5) การจัดทำฐานข้อมูลด้านการขนส่งและจราจรจังหวัดบึงกาฬ การศึกษาได้จัดทำฐานข้อมูลด้านการขนส่งและจราจรจังหวัดบึงกาฬ เพื่อพัฒนาระบบฐานข้อมูล และสามารถนำไปใช้วางแผนด้านการขนส่งและจราจรในจังหวัด ระดับแผนงาน/โครงการ และการบริหารจัดการร่วมกัน ทั้งที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการโลจิสติกส์และการเดินทางให้เกิดประสิทธิภาพและประสิทธิผลสูงสุด

ความคืบหน้าโครงการ สนข. ได้รายงานสรุปผลการศึกษาเสนอ คค. แล้ว เมื่อเดือนพฤษภาคม 2561 ปัจจุบันได้มีหนังสือประสานจังหวัดบึงกาฬเพื่อขอให้จัดประชุมคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกจังหวัดบึงกาฬ (อจร. จังหวัดบึงกาฬ) เพื่อนำเสนอผลการศึกษา และมอบแผนการจัดการจราจร แผนแม่บทฯ แผนปฏิบัติการฯ คู่มือการติดตามและประเมินผล และฐานข้อมูลด้านการขนส่งและจราจรให้จังหวัดและหน่วยงานในพื้นที่นำไปใช้ต่อไป

6. โครงการศึกษาแผนแม่บทการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองอุดรธานี เพื่อจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาระบบการขนส่งสาธารณะและโครงข่ายเชื่อมโยงในเขตพื้นที่ศึกษา พัฒนาระบบขนส่งสาธารณะที่มีประสิทธิภาพให้เกิดการเชื่อมต่อและอำนวยความสะดวกในการเดินทางของประชาชน แก้ปัญหาการจราจรอย่างเป็นระบบและยั่งยืน วิเคราะห์ความเหมาะสมเบื้องต้นด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ สังคม การเงิน ตลอดจนแนวทางและรูปแบบการลงทุนที่เหมาะสมและออกแบบเบื้องต้น (Preliminary Design) ของโครงการนำร่องระบบขนส่งสาธารณะในพื้นที่ศึกษา และการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีขนส่งสาธารณะหลักรวมทั้งจุดจอดแล้วจรในเขตพื้นที่ศึกษา โดยมีระยะเวลาการศึกษาโครงการ 15 เดือน (2 เมษายน 2561 – 1 กรกฎาคม 2562)

ผลที่คาดว่าจะได้รับ เนื่องจากจังหวัดอุดรธานีเป็นเมืองใหญ่และมีปัญหาการจราจร รวมทั้งตั้งอยู่ในแนวเส้นทางรถไฟความเร็วสูงสายกรุงเทพฯ–หนองคาย จึงจำเป็นต้องพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองเพื่อรองรับการพัฒนา แก้ไขปัญหาการจราจรบริเวณเขตเมือง ซึ่งจะกระตุ้นให้เกิดการพัฒนาเมือง การพัฒนาเศรษฐกิจของจังหวัดตามมา ผลการศึกษาต้องสามารถนำไปสู่การปฏิบัติได้จริง

ความคืบหน้าโครงการ คณะกรรมการตรวจรับพัสดุในงานจ้างที่ปรึกษาฯ ได้เห็นชอบรายงานเบื้องต้น (Inception Report) รายงานความก้าวหน้า ฉบับที่ 1 (Progress Report I) เรียบร้อยแล้ว โดยมีการ ประชุมสัมมนาและรับฟังความคิดเห็น ครั้งที่ 1 (ปฐมนิเทศโครงการ) เมื่อวันที่ 16 มิถุนายน 2561 ณ ห้องประชุมทุ่งศรีเมือง ชั้น 3 โรงแรมเซ็นทาราและคอนเวนชันเซ็นเตอร์ จังหวัดอุดรธานี เพื่อนำเสนอข้อมูลข่าวสารของโครงการ ความเป็นมาของโครงการ วัตถุประสงค์ พื้นที่ศึกษา ขอบเขตการศึกษา และแผนการดำเนินงาน กิจกรรมการมีส่วนร่วมของประชาชน รวมถึงเพื่อรับฟังประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ โดยมีผู้เข้าร่วมประชุมจำนวน 255 คน มีการจัดการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) ครั้งที่ 1 เมื่อวันที่ 28–29 สิงหาคม 2561 โดยการประชุมแบ่งเป็น 4 กลุ่ม ให้ครอบคลุมพื้นที่ศึกษา เพื่อรับฟังข้อมูลจากประชาชน และผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ทั้งนี้ผู้ว่าราชการจังหวัดอุดรธานี ได้มีคำสั่งแต่งตั้งคณะทำงานวางแนวทางแก้ไขปัญหาการจราจรและสนับสนุนการศึกษาจัดทำแผนแม่บทระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองอุดรธานี เพื่อสนับสนุนการดำเนินการโครงการศึกษาฯ และได้มีการประชุมครั้งที่ 1/2561 เมื่อวันที่ 14 กันยายน 2561 ณ ห้องประชุมสบายดี ชั้น 4 ศาลากลางจังหวัดอุดรธานี โดยมีรองผู้ว่าราชการจังหวัด (นายสิธิชัย จินดาหลวง) เป็นประธาน ได้มีข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะให้ที่ปรึกษารับไปพิจารณาประกอบการศึกษา จำนวน 8 ประเด็น ได้แก่ 1) การแก้ไขปัญหาจราจรในแนวเส้นทางโครงการ 2) สิ่งอำนวยความสะดวกและการเข้าถึงระบบขนส่งสาธารณะ 3) การพัฒนาที่สอดคล้องกับผังเมือง 4) ประเด็นด้านประชากรที่จะใช้ระบบขนส่งสาธารณะ 5) ศักยภาพการพัฒนาพื้นที่ในเขตเมืองอุดรธานี 6) โครงข่ายแนวเส้นทางระบบขนส่งสาธารณะหลักและระบบรอง 7) เทคโนโลยีระบบขนส่งสาธารณะหลัก 8) การพัฒนาพื้นที่รอบสถานีและจุดจอดแล้วจร (TOD) เพื่อให้ที่ปรึกษานำไปศึกษา วิเคราะห์ และหาแนวทางในการแก้ไขปัญหาให้เหมาะสมต่อไป

การศึกษาความเหมาะสม ออกแบบ และวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระบบขนส่งมวลชน จังหวัดภูเก็ต

1. ภาพรวมโครงการ

ภาพรวมการพัฒนาโครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดภูเก็ต ในเส้นทางท่าอากาศยานนานาชาติจังหวัดภูเก็ต – ห้าแยกฉลอง สรุปได้ดังนี้

1.1 รูปแบบระบบ: ระบบรถไฟฟ้ารางเบา (LRT/Tram)

1.2 จุดเริ่มต้น-จุดสิ้นสุดโครงการ: จุดเริ่มต้นโครงการอยู่บริเวณสถานีรถไฟท่านุ่นเพื่อเชื่อมต่อการเดินทางจากระบบรถไฟ ส่วนจุดสิ้นสุดโครงการอยู่ทางเหนือของห้าแยกฉลอง (บนถนนเจ้าฟ้าตะวันออก ห่างจากห้าแยกฉลอง ประมาณ 200 เมตร) ระยะทางรวมประมาณ 60 กม.

1.3 รูปแบบทางวิ่ง: ทางวิ่งระดับพื้นดินตลอดเส้นทาง ยกเว้นหน้าสนามบินฯ เป็นทางยกระดับ และทางลอดบางช่วงบน ทล.402

1.4 จำนวนสถานี/ศูนย์ซ่อมบำรุง: 24 สถานี/ 1 ศูนย์ซ่อมบำรุง

1.5 ระบบราง: มี Single track ช่วงท่านุ่น-ประตูเมืองภูเก็ต ใช้ช่องจราจรร่วมกับรถยนต์บริเวณแยกสนามบินฯ แยกบางคู ช่วงในเมือง สะพานเกาะผี และถนนเจ้าฟ้าตะวันออก และมีการปรับเปลี่ยนการจราจรในเมือง

1.6 ความเร็ว: ช่วงนอกเมือง ความเร็วสูงสุด 100 กม./ชม. , ช่วงในเมืองความเร็วประมาณ 20-40 กม. /ชม.

1.7 การเดินรถ:

1.7.1 ความจุของระบบ 2,000 คนต่อชั่วโมง

1.7.2 เวลาในการหยุดรถที่สถานี

1.7.3 สถานีที่เป็นจุดเชื่อมต่อการเดินทาง 40 วินาที

1.7.4 สถานีในเมือง 30 วินาที

1.7.5 สถานีอื่นๆ 20 วินาที

1.7.6 เวลาที่สถานีปลายทาง (Turnaround Time) 6 นาที สำหรับการเตรียมการขบวนรถและปฏิบัติการทางเทคนิค

1.7.7 ขบวนรถขนส่งมวลชน (LRT/Tramway) ได้ Priority ที่สัญญาณไฟจราจร 85%

1.7.8 Fleet Size : 24 ขบวน

1.8 แนวทางการแก้ปัญหาจุดตัด

ลำดับที่	กม.	ตำแหน่ง	แนวทางการลดผลกระทบ
1	กม. 12+477	บริเวณด่านท่าฉัตรไชย	ทางลอด
2	กม. 16+547	บริเวณโรงเรียนหงษ์หยกบำรุง	ทางลอด
3	กม. 19+807	บริเวณร้านมานะกิตต์ยานยนต์	ทางลอด
4	กม. 26+237	บริเวณร้านคุณแม่จู้	ทางลอด
5	กม. 28+907	บริเวณ Western Union	U-Turn เกือกม้า (ทล.)
6	กม. 30+900	บริเวณที่ทำการไปรษณีย์กลาง	ทางลอด
7	กม. 35+120	บริเวณสถานีตำรวจกลาง	ทางลอด
8	กม. 39+810	บริเวณสถานตรวจสภาพรถยนต์	U-Turn เกือกม้า (ทล.)

2. ผลการศึกษาความเหมาะสมของโครงการ

ค่าลงทุนโครงการ กรณีลงทุนทั้งโครงการ (ท่านุ่น-ฉลอง)

งาน	ปี พ.ศ.				รวม
	2561	2562	2563	2564	
ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน และชดเชยทรัพย์สิน	634.58	-	-	-	634.58
ค่าออกแบบรายละเอียด	360.00	-	-	-	360.00
ค่าที่ปรึกษา	210.75	491.75	491.75	210.75	1,405.00
ค่างานโยธา	3,082.95	7,193.55	7,193.55	3,082.95	20,553.00
ค่างานระบบรถไฟฟ้า	1,796.55	4,191.95	4,191.95	1,796.55	11,977.00
ค่าจัดหาขบวนรถเริ่มต้น	-	-	1,300.00	1,300.00	2,600.00
Provisional Sum	304.24	593.86	658.86	319.51	1,876.48
รวม	**6,389.07**	**12,471.11**	**13,836.11**	**6,709.76**	**39,406.06**

หมายเหตุ: เป็นราคาทางการเงิน มูลค่า ณ ปี 2560

ค่าลงทุนโครงการ กรณีลงทุนระยะที่ 1 (ท่าอากาศยานนานาชาติภูเก็ต-ฉลอง)

งาน	ปี พ.ศ.				รวม
	2561	2562	2563	2564	
ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน และชดเชยทรัพย์สิน	634.58	-	-	-	634.58
ค่าออกแบบรายละเอียด	259.00	-	-	-	259.00
ค่าที่ปรึกษา	160.50	374.50	374.50	160.50	1,070.00
ค่างานโยธา	2,219.55	5,178.95	5,178.95	2,219.55	14,797.00
ค่างานระบบรถไฟฟ้า	1,403.70	3,275.30	3,275.30	1,403.70	9,358.00
ค่าจัดหาขบวนรถเริ่มต้น	-	-	1,300.00	1,300.00	2,600.00
Provisional Sum	233.87	441.44	506.44	254.19	1,435.93
รวม	**4,911.20**	**9,270.19**	**10,635.19**	**5,337.94**	**30,154.51**

หมายเหตุ: เป็นราคาทางการเงิน มูลค่า ณ ปี 2560

2.1 ผลการศึกษาความเหมาะสมทางเศรษฐกิจและการเงิน : สรุปผลการวิเคราะห์ความเหมาะสมทางเศรษฐกิจของโครงการ

กรณีการพัฒนาโครงการ	NPV (ล้านบาท)	B/C เท่า	EIRR (%)	ระยะคืนทุน (ปี)
กรณีลงทุนทั้งโครงการ (ท่านุ่น-ฉลอง)	9,073	1.30	15.11	13
กรณีลงทุนระยะที่ 1 (ท่าอากาศยานนานาชาติภูเก็ต-ฉลอง)	9,733	1.42	16.26	12

ตารางที่ 2 สรุปผลการวิเคราะห์ความเหมาะสมทางการเงินของโครงการ

กรณีการพัฒนาโครงการ	NPV (ล้านบาท)	B/C เท่า	FIRR (%)
กรณีลงทุนทั้งโครงการ (ท่านุ่น-ฉลอง)	-10,744.87	0.80	3.00
กรณีลงทุนระยะที่ 1 (ท่าอากาศยานนานาชาติภูเก็ต-ฉลอง)	-3,879.38	0.91	4.12

3. สถานะโครงการ

3.1 การออกแบบกรอบรายละเอียดของโครงการเสร็จสมบูรณ์ เมื่อเดือน พฤษภาคม 2560

3.2 อยู่ระหว่างการปรับปรุงรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามความเห็นของ คชก.

3.3 กระทรวงคมนาคมมอบให้ รฟม. รับไปดำเนินการต่อในขั้นตอนของการลงทุน ปัจจุบัน รฟม. กำลังดำเนินการจัดจ้างที่ปรึกษาเพื่อศึกษารูปแบบการร่วมทุน

3.4 ปัจจุบันโครงการรถไฟฟ้าภูเก็ต บรรจุอยู่ในโครงการ PPP Fast Track ปี 2560

4. เป้าหมาย

เปิดให้บริการได้ภายในปี 2564



จัดระบบการจราจรทางบกคลี่คลายปัญหาการเดินทาง

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

1. กลไกในการบริหารทางด้านการจราจรในปัจจุบัน

1.1 การบริหารระดับนโยบาย

คณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) ตั้งขึ้นตามพระราชบัญญัติคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก พ.ศ. 2521 แก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2535 เป็นคณะกรรมการระดับนโยบายที่กำหนดแนวทางในการจัดการระบบการจราจรทางบก โดยประกอบด้วย นายกรัฐมนตรีเป็นประธานกรรมการ รองนายกรัฐมนตรีคนหนึ่ง ซึ่งนายกรัฐมนตรีมอบหมายเป็นรองประธานกรรมการ รัฐมนตรีประจำสำนักนายกรัฐมนตรีคนหนึ่งซึ่งนายกมอบหมาย รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ปลัดกระทรวงมหาดไทย ปลัดกระทรวงคมนาคม ผู้อำนวยการสำนักงบประมาณ เลขาธิการคณะกรรมการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานครและผู้ทรงคุณวุฒิทางด้านการวางแผนจราจร วิศวกรรมจราจร วิศวกรรมสิ่งแวดล้อม เศรษฐศาสตร์ เศรษฐกิจการคลัง หรือผังเมือง อีกไม่เกิน 6 คน ซึ่งคณะรัฐมนตรี (ครม.) แต่งตั้งเป็นกรรมการ

และมีผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (ผอ.สนข.) เป็นกรรมการและเลขานุการ มีอำนาจหน้าที่ในการเสนอนโยบายและแผนหลัก พิจารณาให้ความเห็นชอบแผนงาน โครงการ วงเงินลงทุน กำหนดมาตรฐานเกี่ยวกับการจัดระบบการจราจรทางบกเสนอต่อ ครม. ตลอดจนกำกับมาตรการเกี่ยวกับการแก้ไขปัญหาการจราจรทางบก ตลอดจนกำกับดูแล เร่งรัดการปฏิบัติงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และประสานการปฏิบัติให้เป็นไปตามมาตรการ นโยบาย และแผนหลักที่กำหนด

1.2 กลไกในการผลักดันไปสู่การปฏิบัติ

การกำหนดข้อเสนอแนะ แนวทาง และมาตรการแก้ไขปัญหาจราจร รวมทั้งการผลักดันไปสู่การปฏิบัติดำเนินงานผ่านกลไกภายใต้คณะอนุกรรมการภายใต้ คจร. ดังนี้

1.2.1 คณะอนุกรรมการพิจารณาการใช้ประโยชน์ในที่ราชพัสดุและที่ดินอันเป็นศาสนสมบัติกลางหรือของวัด

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

2) อำนาจหน้าที่ : พิจารณาให้ความเห็นชอบการพัฒนาที่ราชพัสดุและที่ดินอันเป็นศาสนสมบัติกลางหรือของวัดที่อยู่ในเขตกรุงเทพมหานคร และในจังหวัดที่ไม่มีคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกจังหวัดเพื่อใช้ประโยชน์ในเชิงพาณิชย์ได้อย่างเหมาะสม รอบคอบ และไม่เกิดผลกระทบด้านการจราจร

1.2.2 คณะอนุกรรมการประสานการแก้ไขปัญหาจราจรและขนส่งระยะเร่งด่วนในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

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

2) อำนาจหน้าที่ : กำหนดมาตรการและแนวทางการแก้ไขปัญหาจราจรและขนส่งระยะเร่งด่วนเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ให้หน่วยงานปฏิบัติรับไปดำเนินการให้เกิดผลสัมฤทธิ์และสอดคล้องกัน

1.2.3 คณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกจังหวัด 76 จังหวัด

1) องค์ประกอบ : ผู้ว่าราชการจังหวัดเป็นประธานอนุกรรมการ ผู้แทนหน่วยงานภายในจังหวัด จำนวน 11 หน่วยงาน มีหัวหน้าสำนักงานจังหวัด เป็นอนุกรรมการและเลขานุการ และผู้แทน สนข. ร่วมเป็นอนุกรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ

2) อำนาจหน้าที่ : ส่งเสริมสนับสนุนให้มีการจัดทำแผนแม่บทด้านการจราจรและขนส่งของจังหวัด จัดทำแผนประจำปีและแผนปฏิบัติการด้านการจราจรและขนส่งของจังหวัดให้ความเห็นชอบในเบื้องต้นเกี่ยวกับมาตรการและแผนงาน/โครงการด้านการจราจรและขนส่งของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องด้านการจราจรและขนส่งของจังหวัด กำกับดูแล และเร่งรัดการปฏิบัติของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และประสานการปฏิบัติ ติดตามและประเมินผลให้เป็นไปตามมาตรการ แผนงาน และโครงการที่กำหนด





2. ผลการดำเนินงาน

2.1 การประชุมคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) ครั้งที่ 1/2561

สนข. ได้จัดประชุมคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) ครั้งที่ 1/2561 เมื่อวันที่ 21 กุมภาพันธ์ 2561 โดยมีรองนายกรัฐมนตรี (นายสมคิด จาตุศรีพิทักษ์) เป็นประธาน ผู้แทนรองนายกรัฐมนตรี (นายวิษณุ เครืองาม) ผู้แทนรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทยและปลัดกระทรวงมหาดไทย ผู้แทนรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ผู้แทนปลัดกระทรวงคมนาคม ผู้แทนผู้อำนวยการสำนักงบประมาณ ผู้แทนเลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ผู้แทนผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร เป็นกรรมการ และกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิใน คจร. จำนวน 4 ด้าน ประกอบด้วย ผู้ทรงคุณวุฒิด้านการวางแผนจราจร ผู้ทรงคุณวุฒิด้านวิศวกรรมจราจร ผู้ทรงคุณวุฒิด้านวิศวกรรมสิ่งแวดล้อม และผู้แทนผู้ทรงคุณวุฒิด้านเศรษฐศาสตร์ โดยมี ผอ.สนข. เป็นกรรมการและเลขานุการ พร้อมทั้งหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจำนวน ๑๖ หน่วยงาน โดยที่ประชุมได้มีมติในเรื่องที่สำคัญดังต่อไปนี้

2.1.1 เรื่อง ความคืบหน้าการดำเนินงานแผนแม่บทสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

ที่ประชุมมีมติรับทราบความคืบหน้าการดำเนินงานตามแผนแม่บทสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

2.1.2 เรื่อง แผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

ที่ประชุมมีมติรับทราบแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

2.1.3 เรื่อง โครงการศึกษาออกแบบรายละเอียดระบบขนส่งสาธารณะในเขตจังหวัดขอนแก่นและผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ที่ประชุมมีมติรับทราบโครงการศึกษาออกแบบรายละเอียดระบบขนส่งสาธารณะในเขตจังหวัดขอนแก่นและผลกระทบสิ่งแวดล้อม

2.1.4 เรื่อง โครงการศึกษาออกแบบระบบขนส่งมวลชนจังหวัดภูเก็ต (โครงการรถไฟฟ้ารางเบาจังหวัดภูเก็ต)

ที่ประชุมมีมติรับทราบโครงการศึกษาออกแบบระบบขนส่งมวลชนจังหวัดภูเก็ต (โครงการรถไฟฟ้ารางเบาจังหวัดภูเก็ต)

2.1.5 เรื่อง ความคืบหน้าการดำเนินงานบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม

ที่ประชุมมีมติรับทราบความคืบหน้าการดำเนินงานบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม

2.1.6 เรื่อง ความคืบหน้าการขยายผลเพื่อการแก้ปัญหาจราจรในกรุงเทพมหานคร ตามโครงการคมนาคมยั่งยืน 2.0 (Sustainable Mobility Project 2.0) : สาทรโมเดล

ที่ประชุมมีมติรับทราบความคืบหน้าการขยายผลเพื่อการแก้ปัญหาจราจรในกรุงเทพมหานครตามโครงการคมนาคมยั่งยืน 2.0 (Sustainable Mobility Project 2.0) : สาทรโมเดล

2.1.7 เรื่อง ผลการดำเนินงานภายใต้บันทึกข้อตกลงความร่วมมือ (MOU) การมอบหมายให้กรุงเทพมหานครเป็นผู้บริหารจัดการเดินรถโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงหมอชิต-สะพานใหม่-คูคต และช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.)

ที่ประชุมมีมติรับทราบผลการดำเนินงานภายใต้บันทึกข้อตกลงความร่วมมือ (MOU) การมอบหมายให้กรุงเทพมหานครเป็นผู้บริหารจัดการเดินรถโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงหมอชิต-สะพานใหม่-คูคต และช่วงแบริ่ง- สมุทรปราการ ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.)

2.1.8 โครงการบริหารจัดการความต้องการในการเดินทาง (Demand Management) เพื่อรองรับการพัฒนาโครงข่ายการจราจรและระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานคร

ที่ประชุมมีมติรับทราบผลการศึกษาโครงการบริหารจัดการความต้องการในการเดินทาง (Demand Management) เพื่อรองรับการพัฒนาโครงข่ายการจราจรและระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานครและมอบหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ กรมทางหลวง กรมการขนส่งทางบก สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กรมโยธาธิการและผังเมือง กรุงเทพมหานคร สำนักงานตำรวจแห่งชาติ การรถไฟแห่งประเทศไทย การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย รับไปพิจารณาใช้ประโยชน์ต่อไป

2.1.9 เรื่อง โครงการศึกษาความเหมาะสมและออกแบบระบบขนส่งสาธารณะเมืองพิษณุโลก

ที่ประชุมมีมติทราบโครงการศึกษาความเหมาะสมและออกแบบระบบขนส่งสาธารณะเมืองพิษณุโลก

2.1.10 เรื่อง โครงการศึกษาและจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะจังหวัดเชียงใหม่

ที่ประชุมมีมติมอบการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ดำเนินโครงการ โดยให้เอกชนร่วมลงทุนในรูปแบบ PPP

2.1.11 เรื่อง โครงการศึกษาแผนแม่บทจราจรและแผนแม่บทพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองนครราชสีมา

ที่ประชุมมีมติมอบ รฟม. รับไปดำเนินการ และทำแผนดำเนินการร่วมกับ สนข. ต่อไป

2.1.12 เรื่อง การศึกษาจัดทำระบบจอดแล้วจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

ที่ประชุมมีมติเห็นชอบแผนแม่บทจุดจอดแล้วจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล และมอบหมายให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องนำแผนแม่บทจุดจอดแล้วจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลไปเป็นแนวทางในการจัดทำจุดจอดแล้วจร และนำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อทราบต่อไป

2.1.13 เรื่อง โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 3 สายเหนือ ตอน N2 เชื่อมต่อไปยังถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันออก

ที่ประชุมมีมติเห็นชอบรูปแบบการพัฒนาโครงการเพื่อใช้ประโยชน์เสาตอม่อโครงการระบบทางพิเศษขั้นที่ 3 สายเหนือ บนแนวกึ่งกลางถนนประเสริฐมนูกิจที่ก่อสร้างไว้แล้วให้เกิดประโยชน์ ด้วยการพัฒนาทั้งระบบทางด่วน และระบบขนส่งมวลชนบนแนวสายทางเดียวกันตามรูปแบบที่ 4 ตามผลการศึกษาความเหมาะสมโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาล ช่วงแคราย – ลำสาลี (บึงกุ่ม) ของ สนข. โดยมอบหน่วยงานที่เกี่ยวข้องรับไปดำเนินการ ดังนี้

1) มอบ สนข. พิจารณาระยะเวลาการพัฒนาโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาลที่เหมาะสมโดยพิจารณาให้สอดคล้องกับการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนสายหลักตามแผนแม่บทฯ ที่จะเปิดให้บริการ และบรรจุแผนการพัฒนาโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาลในแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

2) มอบ กทพ. ดำเนินการพัฒนาโครงข่ายระบบทางด่วนทดแทนตอน N1 ไปพร้อมกันกับการพัฒนาโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 3 ตอน N2 และ E-W Corridor เพื่อลดผลกระทบการจราจรบริเวณแยกเกษตร โดยออกแบบโครงสร้างของระบบทางด่วนขั้นที่ 3 สายเหนือ ตอน N2 ให้รองรับการพัฒนาระบบรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาลที่จะดำเนินการในอนาคต และรับความเห็นของที่ประชุมหารือ เรื่อง การขออนุมัติดำเนินโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 3 สายเหนือ ตอน N2 เชื่อมต่อไปยังถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร ด้านตะวันออก ของ กทพ. เมื่อวันที่ 18 มกราคม 2561 ไปพิจารณาดำเนินการต่อไปด้วย

2.2 เรื่อง การประชุมคณะอนุกรรมการประสานการแก้ไขปัญหาจราจรและขนส่งระยะเร่งด่วนในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ครั้งที่ 1/2561

สนข. ได้จัดประชุมคณะอนุกรรมการประสานการแก้ไขปัญหาจราจรและขนส่งระยะเร่งด่วนในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (คณะอนุกรรมการประสานฯ) ครั้งที่ 1/2561 เมื่อวันที่ 12 กันยายน 2561 ณ กระทรวงคมนาคม โดยมีผู้ตรวจราชการกระทรวงคมนาคม (นายสราวุธ ทรงศิวิไล) แทนปลัดกระทรวงคมนาคม เป็นประธาน ร่วมกับคณะอนุกรรมการฯ และผู้แทนหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง โดยมี ผอ.กจร. เป็นอนุกรรมการและเลขานุการ โดยที่ประชุมได้มีมติในเรื่องที่สำคัญดังนี้

2.2.1 เรื่อง ความคืบหน้าการดำเนินงานตามมติที่ประชุมคณะอนุกรรมการประสานการแก้ไขปัญหาจราจรและขนส่งระยะเร่งด่วนในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ครั้งที่ 1/2560 สรุปสาระสำคัญ ได้ดังนี้

ที่ประชุมมีมติรับทราบผลการดำเนินงานการแก้ไขปัญหาการจราจรและขนส่งระยะเร่งด่วนในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลตามมติคณะอนุกรรมการคณะอนุกรรมการประสานการแก้ไขปัญหาจราจรและขนส่งระยะเร่งด่วนในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ครั้งที่ 1/2560 ในเรื่องต่างๆ จำนวน 6 เรื่อง ได้แก่

1) การแก้ไขปัญหารถจักรยานยนต์ขึ้นไปใช้เส้นทางบนสะพานภูมิพล 1 และ 2

2) โครงการสาทรโมเดลขยายสู่กรุงเทพมหานคร





3) การจัดทำที่จอดรถใต้ดินบริเวณถนนราชดำเนิน

4) การแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดในช่วงงานรับปริญญาบัตร

5) กำหนดช่องจราจรและเครื่องหมายจราจรบนพื้นทางบริเวณแยกนิลกาจ

6) การแก้ไขปัญหาจราจรบริเวณแยกพระราม 9 – ประดิษฐ์มนูธรรม

2.2.2 เรื่อง การแก้ไขปัญหารถจักรยานยนต์ขึ้นไปใช้เส้นทางบนสะพานภูมิพล 1 และ 2

ที่ประชุมมีมติ

1) มอบกรมทางหลวงชนบทยกเลิกทางชั่วคราวที่รถจักรยานยนต์ใช้เป็นเส้นทางผ่านสวนสาธารณะไปสู่ท่าเรือฝั่งถนนพระราม 3 โดยให้ไปใช้เส้นทางที่กรมทางหลวงชนบทได้จัดทำไว้แล้ว

2) มอบกรมเจ้าท่าแจ้งผู้ประกอบการเดินเรือข้ามฟาก พระราม 3 – คลองลัดโพธิ์ ประชาสัมพันธ์ให้ผู้ใช้รถจักรยานยนต์ในการเดินทางไปสู่ท่าเรือฝั่งถนนพระราม 3 ให้ไปใช้เส้นทางตามที่กรมทางหลวงชนบทได้จัดทำไว้แล้ว

2.2.3 เรื่อง การแก้ไขปัญหาจราจรบริเวณแยกพระราม 9 – ประดิษฐ์มนูธรรม

ที่ประชุมมีมติ

1) มอบการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยหารือกับสำนักการโยธา กรุงเทพมหานคร เพื่อปรับแบบการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม บริเวณสวนพรรณภิรมณ์

2) มอบสำนักการโยธา กรุงเทพมหานคร เร่งดำเนินการขอรับการจัดสรรงบประมาณในการดำเนินการก่อสร้างถนนบริเวณสวนพรรณภิรมณ์

2.2.4 เรื่อง การจัดทำบันทึกความร่วมมือด้านวิชาการเพื่อการแก้ไขปัญหาการจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

ที่ประชุมมีมติเห็นชอบบันทึกความร่วมมือด้านวิชาการเพื่อการแก้ไขปัญหาการจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ระหว่าง 6 ฝ่าย ประกอบด้วย กระทรวงคมนาคม กองบัญชาการตำรวจนครบาล กรุงเทพมหานคร จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย สำนักงานคณะกรรมการวิจัยแห่งชาติ และมูลนิธิโตโยต้า โมบิลิตี และกำหนดลงนามในบันทึกความร่วมมือภายในเดือนกันยายน 2561

2.2.5 เรื่อง การแก้ไขปัญหาจราจรบริเวณทางลงทางด่วนงามวงศ์วาน

ที่ประชุมมีมติรับทราบแนวทางการแก้ไขปัญหาบริเวณทางลงทางด่วนงามวงศ์วาน ตามที่จังหวัดนนทบุรีเสนอ โดยกองบัญชาการตำรวจนครบาล จะนำเสนอคณะทำงานติดตามผลการบูรณาการขับเคลื่อนการแก้ไขปัญหาจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล เพื่อช่วยพิจารณาเร่งรัดต่อไป

2.3 เรื่อง โครงการศึกษาจัดทำแผนแม่บทบูรณาการพัฒนาระบบการจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

สืบเนื่องจากปัญหาการจราจรส่วนหนึ่งของกรุงเทพมหานครและปริมณฑลเกิดจากการขาดการวางผังเมืองที่เชื่อมต่อกับระบบการจราจรอย่างเหมาะสม และหน่วยงานด้านการจราจรส่วนมากกำหนดแผนภายใต้ภารกิจที่รับผิดชอบขาดการบูรณาการข้อมูล แผนงานโครงการ การกำหนดทิศทางการพัฒนาเมืองกับการจราจรเกิดความซ้ำซ้อนในการลงทุนแผนงานโครงการ และการไม่กระจายตัวของการพัฒนาเมืองอย่างเหมาะสม

โดยคราวประชุมครั้งที่ 1/2550 วันที่ 20 มิถุนายน 2550 คณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) ได้มีมติรับทราบกรอบแนวทางการดำเนินงานด้านการจราจรและขนส่ง โดยให้สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) จัดทำรายละเอียดเพื่อนำไปสู่การปฏิบัติที่เป็นรูปธรรม โดยให้มีการจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาระบบการขนส่งและจราจรในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ต่อมาในปีงบประมาณรายจ่ายประจำปี พ.ศ. 2560 สนข. จึงได้ดำเนินโครงการศึกษาจัดทำแผนแม่บทบูรณาการพัฒนาระบบการจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ระยะเวลาดำเนินการศึกษา 12 เดือน เริ่มตั้งแต่วันที่ 3 เมษายน 2560 และเสร็จสิ้นวันที่ 2 เมษายน 2561 โดยมีสาระสำคัญของโครงการฯ สรุปได้ดังนี้

2.3.1 วัตถุประสงค์ของโครงการฯ มี 3 ประการ ได้แก่

1) เพื่อศึกษา วิเคราะห์ปัญหาด้านการจราจรในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล และขีดความสามารถการรองรับความต้องการในการเดินทางภายใต้การวางแผนพัฒนาเมือง การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคม และการจัดระบบการจราจรในปัจจุบัน และตามแผนงานในอนาคตรวมถึงโครงข่ายถนน สะพานทางพิเศษ ระบบขนส่งมวลชน และจุดเชื่อมต่อการเดินทาง

2) เพื่อศึกษา ทบทวน ข้อมูลการบูรณาการพัฒนาระบบการจราจรในประเทศที่มีแนวปฏิบัติที่ดี (Best Practice) ที่มีรูปแบบและลักษณะเมืองใกล้เคียงกับกรุงเทพมหานคร

3) เพื่อจัดทำแผนแม่บทบูรณาการจัดระบบการจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล โดยศึกษา วิเคราะห์ และจัดทำข้อเสนอแนะทิศทางการพัฒนาด้านระบบการจัดจราจร ให้สอดคล้องกับการพัฒนาเมือง การพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านการจราจรอย่างบูรณาการ สอดคล้องและลดความซ้ำซ้อนในการดำเนินงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ

2.3.2 การดำเนินงานในการแก้ไขปัญหาการจราจรได้กำหนดให้มีการแบ่งเขตพื้นที่การดำเนินงานเป็น 8 พื้นที่ย่อย และกำหนดเป็น 3 ระยะเวลาดำเนินการ โดยรวบรวมแผนงานโครงการของหน่วยงานต่างๆ และที่เสนอแนะเพิ่มเติม ได้แก่ 1) แผนงานระยะเร่งด่วน 3 ปี (พ.ศ. 2562-2564) 2) แผนงานระยะกลาง 5 ปี (พ.ศ. 2565-2566) และ 3) แผนงานระยะยาว 10 ปี (พ.ศ. 2567-2572)

2.3.3 การศึกษาได้กำหนดแนวทางในการแก้ไขปัญหาการจราจรในแนวคิด 4 ประเภทหลัก ได้แก่

1) การเชื่อมต่อหรือเปลี่ยนถ่ายการเดินทางกับโครงข่ายขนส่งมวลชน (MRT Access) เน้นการปรับปรุงโครงข่ายถนน เพื่อเพิ่มความสามารถในการเข้าถึงโครงข่ายระบบขนส่งมวลชน โดยเฉพาะรถไฟฟ้าโครงการต่างๆ ทั้งที่มีอยู่ในปัจจุบัน และที่จะเปิดให้บริการในอนาคต

2) ปรับปรุงการเข้าถึงพื้นที่สำคัญจากถนนเส้นทางหลัก (Accessibility or Super-Block) เน้นการสร้างถนนสายรอง (Secondary Road) เพิ่มเติม เพื่อให้พื้นที่ต่างๆ ที่อยู่ห่างไกลถนนเส้นทางหลักสามารถเดินทางได้สะดวกขึ้น

3) การขาดความต่อเนื่องของโครงข่ายถนน (Missing Link) เสนอแนะโครงการถนนเพิ่มเติมเพื่อเชื่อมต่อโครงข่ายถนนที่ขาดความต่อเนื่อง

4) ปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณคอขวด (Bottleneck) เพิ่มความคล่องตัวในการเดินทางบนโครงข่ายถนนที่สำคัญ

ปัจจุบัน สนข. อยู่ระหว่างการเตรียมพิจารณานำเสนอคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) เพื่อให้ความเห็นชอบใช้เป็นกรอบในการดำเนินงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการแก้ไขปัญหาการจราจรในภาพรวมต่อไป

2.4 การแก้ไขปัญหาโครงการทางพิเศษ สาย บูรพาวิถี - พัทยา

สำนักงานผู้ตรวจการแผ่นดินได้มีหนังสือถึงกระทรวงคมนาคมให้พิจารณาแก้ไขปัญหาการจราจรบริเวณหน้านิคมอุตสาหกรรมอมตะนคร โดยอาจต่อขยายทางลงทางพิเศษบูรพาวิถีไปเชื่อมกับทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหรือทางเลี่ยงเมืองชลบุรีต่อไป และกระทรวงคมนาคมได้มอบหมาย สนข. และ กทพ. ดำเนินการโดย ผอ.สนข. ได้มอบหมาย กพข. และ กจร. ดำเนินการต่อไป

2.4.1 แนวทางการดำเนินงานของ กจร. เพื่อแก้ไขปัญหาโครงการทางพิเศษ สาย บูรพาวิถี – พัทยา

กจร. ได้สำรวจการจราจรบริเวณนิคมอุตสาหกรรมอมตะนคร เมื่อวันที่ 4 มิถุนายน 2561 ในช่วงเวลาเร่งด่วนเย็น สรุปได้ ดังนี้

1) ถนนเทพรัตน (ทางหลัก) มีปริมาณการจราจร 2,667 คัน/ชั่วโมง โดยแบ่งเป็น รถที่ตรงไปยังเมืองชลบุรี 936 คัน/ชั่วโมง และรถที่ออกไปทางคู่ขนานเพื่อต้องการไปถนนเลี่ยงเมืองชลบุรี 1,731 คัน/ชั่วโมง

2) ทางคู่ขนาน มีปริมาณการจราจร 5,200 คัน/ชั่วโมง (รวมรถจากทางหลักที่เข้าทางคู่ขนานแล้ว) โดยแบ่งเป็น รถที่ตรงไปยังเมืองชลบุรี 1,050 คัน/ชั่วโมง และรถที่ไปถนนเลี่ยงเมืองชลบุรี 4,150 คัน/ชั่วโมง

2.4.2 ปัญหาการจราจรที่เกิดขึ้นในพื้นที่สรุปได้ 3 ประการ ดังนี้

1) ซอยนิคมอุตสาหกรรมอมตะนคร เป็นทางเข้า – ออก ของนิคมฯ เชื่อมต่อกับถนนคู่ขนานถนนเทพรัตน ในช่วงเวลาเร่งด่วนเย็นมีการเปิดการเดินรถออกจากซอยนิคมฯ 4 ช่องจราจร จึงเกิดการตัดกระแสกับรถทางหลักคือถนนคู่ขนาน และเป็นสาเหตุของอุบัติเหตุ

2) รถจากทางคู่ขนานฝ่าฝืนข้อบังคับการจราจร เดินรถออกจากทางคู่ขนานไปช่องทางหลักของช่องเดินรถทางหลักเข้าสู่ทางคู่ขนาน ทำให้เกิดการตัดกระแสการจราจร

3) บริเวณปากซอยนิคมฯ เป็นทางออกจากทางหลักของถนนเทพรัตนเข้าสู่ถนนคู่ขนาน รวมทั้งทางพิเศษบูรพาวิถีมีจุดสิ้นสุดอยู่บริเวณใกล้เคียงถนนบ้านเก่า จึงเป็นจุดรวมกระแสการจราจร และจุดไขว้การจราจรของรถในทางคู่ขนานที่ต้องการตรงไปอำเภอเมืองชลบุรีในบริเวณดังกล่าว ทำให้เกิดแถวคอยของรถบนทางหลักถนนเทพรัตนที่ต้องการเข้าทางคู่ขนานและเข้าสู่ถนนเลี่ยงเมืองชลบุรีต่อไป

2.4.3 แนวทางแก้ไขปัญหาการจราจร มี 4 ประการ ดังนี้

1) ซอยนิคมอุตสาหกรรมอมตะนคร เชื่อมต่อกับถนนคู่ขนานเทพรัตน ให้พิจารณาปรับการเดินรถขาออก (รถจากนิคมอุตสาหกรรมอมตะนคร มุ่งหน้าถนนคู่ขนานถนนเทพรัตน) เป็น 2 ช่องการจราจร เพื่อลดการตัดกระแสการจราจรกับถนนคู่ขนานถนนเทพรัตน

2) ปรับปรุงเครื่องหมายการจราจรบนพื้นทาง เกาะกลาง และ Guide Post บริเวณถนนเทพรัตนเข้าทางคู่ขนาน เพื่อป้องกันการกันสับสน และการตัดกระแสการจราจรของผู้ใช้รถ

3) พิจารณาปรับปรุงการเดินรถ โดยให้รถจากถนนคู่ขนานที่ต้องการไป อำเภอเมืองชลบุรีไปกลับรถที่ถนนเลี่ยงเมืองชลบุรี บริเวณต่างระดับถนนศุขประยูร โดยมีระยะห่างจากซอยนิคมอุตสาหกรรมอมตะนครประมาณ 4 กิโลเมตร เพื่อป้องกันการตัดกระแสการจราจรของรถที่ต้องการไปถนนเลี่ยงเมืองชลบุรี

4) พิจารณาเปิดจุดเข้าทางหลักจากถนนคู่ขนานเข้าสู่ถนนเทพรัตน บริเวณหลักกิโลเมตรที่ 56+493 ระหว่างจุดกลับรถเพื่อเข้าอำเภอเมืองชลบุรีกับจุดกลับรถเข้ากรุงเทพฯ สำหรับให้รถที่ออกจากนิคมอุตสาหกรรมอมตะนครที่ต้องการไปยังอำเภอเมืองชลบุรี

ปัจจุบัน ผอ. สนข. ได้กำหนดให้มีการประชุมหารือแนวทางการเชื่อมต่อทางพิเศษบูรพาวิถีกับถนนเลี่ยงเมืองชลบุรีบนถนนสุขุมวิทเพื่อแก้ไขปัญหาการจราจร เมื่อวันที่ 11 กันยายน 2561 โดยมีผู้แทน กองพัฒนาระบบการขนส่งและจราจร (เจ้าของเรื่อง) กองจัดระบบการจราจรทางบก กรมทางหลวง และการทางพิเศษแห่งประเทศไทย เข้าร่วมประชุมหารือ โดย กจร. ได้นำเสนอข้อมูลและแนวทางการแก้ไขปัญหาการจราจรเบื้องต้นบริเวณหน้านิคมฯ ตามข้อ 1) – 4) แล้ว และที่ประชุมให้ดำเนินการหารือร่วมกับเจ้าหน้าที่ตำรวจและจังหวัดชลบุรี ในการนำเสนอแนวทางดำเนินการเพื่อพิจารณาต่อไป

2.5 สรุปอัตราความเร็วเฉลี่ยของรถยนต์ส่วนบุคคลในเขตกรุงเทพมหานครในปี พ.ศ. 2560

2.5.1 เรื่องเดิม

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ได้ติดตามสภาพการจราจรในพื้นที่กรุงเทพมหานครต่อเนื่องเป็นประจำทุกปี โดยทำการสำรวจอัตราความเร็วเฉลี่ยของรถยนต์ส่วนบุคคลของแต่ละปี เพื่อเป็นข้อมูลเปรียบเทียบสภาพจราจร รวมทั้งประเมินผลการแก้ไขปัญหาการจราจรในช่วงที่ผ่านมา

2.5.2 ผลการสำรวจ

1) สำหรับปี พ.ศ. 2560 นี้ สนข. ได้ทำการสำรวจอัตราความเร็วเฉลี่ยของรถยนต์ส่วนบุคคลในช่วงระหว่างเดือนกรกฎาคม-ตุลาคม โดยวิธีบันทึกหมายเลขป้ายทะเบียนรถยนต์ (License Plate Method) บนถนนสายหลักต่างๆ ในเขตกรุงเทพมหานคร รวม 6 กลุ่มพื้นที่ ดังนี้

1.1) กลุ่มด้านทิศเหนือ ประกอบด้วย ถนนพหลโยธิน ถนนวิภาวดีรังสิต ถนนประชาชื่น และถนนพระรามที่ 5

1.2) กลุ่มด้านทิศใต้ ประกอบด้วย ถนนสมเด็จพระเจ้าตากสิน ถนนกรุงธนบุรี ถนนมไหสวรรย์ และถนนเจริญกรุง

1.3) กลุ่มด้านทิศตะวันออก ประกอบด้วย ถนนพระรามที่ 9 ถนนเพชรบุรี ถนนสุขุมวิท ถนนพระรามที่ 4 และถนนลาดพร้าว

1.4) กลุ่มด้านทิศตะวันตก ประกอบด้วย ถนนสิรินธร ถนนบรมราชชนนี ถนนราชวิถี ถนนเพชรเกษม และถนนสมเด็จพระปิ่นเกล้า

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

1.6) กลุ่มถนนวงแหวนชั้นใน (วงแหวนรัชดาภิเษก) ประกอบด้วย ถนนรัชดาภิเษก ถนนพระรามที่ 3 ถนนมไหสวรรย์ และถนนจรัญสนิทวงศ์ ในการสำรวจถนนวงแหวนชั้นในกำหนดให้การจราจรในทิศตามเข็มนาฬิกาเป็นทิศทางเข้าเมือง และการจราจรในทิศทวนเข็มนาฬิกาเป็นทิศทางออกเมือง

2) สรุปผลการเปรียบเทียบข้อมูลจากการสำรวจอัตราความเร็วเฉลี่ยของรถยนต์ส่วนบุคคล ระหว่างช่วงเดือนกรกฎาคม-ตุลาคม 2560 กับเดือนกรกฎาคม-ตุลาคม 2559 ในกลุ่มพื้นที่แต่ละทิศทาง ทั้งในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้าและเย็นปรากฏตามตาราง

พื้นที่ กทม.	เวลาเร่งด่วนเช้า (ขาเข้าเมือง) (กม. /ชม.)		เปลี่ยนแปลง		เวลาเร่งด่วนเย็น (ขาออกเมือง) (กม. /ชม.)		เปลี่ยนแปลง	
	ก.ค.-ต.ค. 2559	ก.ค.-ต.ค. 2560	กม./ชม.	ร้อยละ	ก.ค.-ต.ค. 2559	ก.ค.-ต.ค. 2560	กม./ชม.	ร้อยละ
ด้านทิศเหนือ	18.7	17.2	-1.5	-8.0	18.8	17.5	-1.3	-6.9
ด้านทิศใต้	10.8	11.3	0.5	4.6	33.3	31.8	-1.5	-4.5
ด้านทิศตะวันออก	13.5	14.3	0.8	5.9	16.5	16.2	-0.3	-1.8
ด้านทิศตะวันตก	16.2	17.1	0.9	5.6	26.2	27.9	1.7	6.5
พื้นที่ภายในถนนวงแหวนชั้นใน	15.3	14.8	-0.5	-3.3	15.6	15.7	0.1	0.6
สรุปเฉลี่ย	14.9	15.0	0.1	0.7	22.1	21.8	-0.3	-1.4
เฉพาะบนถนนวงแหวนชั้นใน	31.4	29.1	-2.3	-7.3	26.8	28.1	1.3	4.9

3) สรุปภาพรวมของการจราจรจากการสำรวจอัตราความเร็วเฉลี่ยของรถยนต์ส่วนบุคคลบนถนนสายหลักต่างๆ ไม่รวมบนถนนวงแหวนชั้นใน (รัชดาภิเษก) ในเขตกรุงเทพมหานคร ปี 2560 ปรากฏว่าอัตราความเร็วเฉลี่ยฯ ในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้าประมาณ 15.0 กม./ชม. ขณะที่ความเร็วเฉลี่ยฯ ในช่วงเวลาเร่งด่วนเย็นประมาณ 21.8 กม./ชม.





ทั้งนี้ เมื่อทำการเปรียบเทียบอัตราความเร็วเฉลี่ยฯ ในช่วงเดือนกรกฎาคม-ตุลาคม ปี 2560 กับอัตราความเร็วเฉลี่ยฯ ในช่วงเดือนกรกฎาคม-ตุลาคม ปี 2559 พบว่า อัตราความเร็วเฉลี่ยฯ ในชั่วโมงเร่งด่วนเช้า (ขาเข้าเมือง) เพิ่มขึ้นเฉลี่ยประมาณ 0.1 กม./ชม. หรือร้อยละ 0.7 (จาก 14.9 กม./ชม. เป็น 15.0 กม./ชม.) ขณะที่ชั่วโมงเร่งด่วนเย็น(ขาออกเมือง) อัตราความเร็วเฉลี่ยลดลงประมาณ 0.3 กม./ชม. หรือร้อยละ 1.4 (จาก 22.1 กม./ชม. เหลือ 21.8 กม./ชม.)

4) สถิติการจดทะเบียนใหม่ของรถยนต์รถยนต์ 4 ล้อ (รถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คน รถยนต์นั่งส่วนบุคคลเกิน 7 คน รถยนต์บรรทุกส่วนบุคคล รถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกิน 7 คน และรถยนต์ 4 ล้อรับจ้าง) ปี 2560 (มกราคม-ตุลาคม) มีสถิติการจดทะเบียนรถใหม่เฉลี่ยวันละ 1,226 คัน เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2559 ที่มีสถิติการจดทะเบียนรถใหม่เฉลี่ยวันละ 1,058 คัน ซึ่งเพิ่มขึ้นจากเดิมเฉลี่ย 168 คัน/วัน คิดเป็นร้อยละ 15.9

5) จำนวนรถจดทะเบียนสะสมในกรุงเทพมหานคร ณ วันที่ 30 พฤศจิกายน 2560 มีจำนวน 9,663,856 คัน (จำแนกเป็นรถยนต์ทุกประเภท 6,106,556 คัน และรถจักรยานยนต์ 3,557,300 คัน) เพิ่มขึ้น 270,268 คัน จากจำนวนรถจดทะเบียนสะสม ณ วันที่ ๓๑ ธันวาคม ๒๕๕๙ ซึ่งมีจำนวน 9,363,588 คัน คิดเป็นเพิ่มขึ้นร้อยละ 2.9

2.5.3. สรุปผลการสำรวจ

จากผลการสำรวจตาม 2.5.2 สนข. มีความเห็นว่า

1) ภาพรวมของสภาพการจราจรในปี 2560 มีปัญหาการจราจรติดขัดไม่แตกต่างจากปี 2559 อย่างมีนัยสำคัญ อันเนื่องมาจาก

1.1) ในปี 2560 ช่วงระหว่างสำรวจยังไม่มีโครงการก่อสร้างที่สำคัญที่ก่อสร้างแล้วเสร็จและเปิดให้บริการ โดยโครงการส่วนใหญ่อยู่ระหว่างการก่อสร้าง

1.2) การเพิ่มขึ้นของรถจดทะเบียนใหม่ในเขตกรุงเทพมหานครยังคงมีอัตราการเพิ่มที่ใกล้เคียงกันทุกปี (ยกเว้นช่วงปีที่มีมาตรการของภาครัฐกรณีการคืนภาษีสรรพสามิตรถยนต์คันแรก ทีมีอัตราการเพิ่มที่สูงกว่าปกติ) ส่งผลให้จำนวนรถสะสมในเขตกรุงเทพมหานครเพิ่มขึ้นในทุกๆ ปี ขณะที่การก่อสร้างโครงข่ายถนนและทางด่วนเพิ่มเติมนั้น ยังดำเนินการได้อย่างล่าช้า

1.3) สำหรับราคาน้ำมันเชื้อเพลิงในปี 2560 ได้ปรับตัวเพิ่มขึ้นจากช่วงปี 2559

2) สำหรับสภาพการจราจรในปี 2561 นั้น ในพื้นที่กรุงเทพมหานครและพื้นที่ต่อเนื่องกับจังหวัดนนทบุรี และสมุทรปราการ จะมีโครงการก่อสร้างที่สำคัญ ซึ่งจะเริ่มทยอยดำเนินการก่อสร้างตั้งแต่ปลายปี 2560 และต่อเนื่องในปี 2561 คาดว่าน่าจะส่งผลกระทบต่อสภาพการจราจรบนถนนต่างๆ ในช่วงที่มีการปิดช่องจราจรบางส่วนเพื่อก่อสร้างรถไฟฟ้า

3) สนข. อยู่ระหว่างศึกษาจัดทำแผนแม่บทบูรณาการพัฒนาระบบจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล เพื่อหามาตรการต่างๆ นำมาเสนอแนะแนวทางในการแก้ไขปัญหาการจราจร เช่น การแก้ไขปัญหาพื้นที่ปิดล้อมขนาดใหญ่โดยการขยายโครงข่ายถนนสายรองมากขึ้น การแก้ไขปัญหาการขาดเส้นทางเชื่อมโยงพื้นที่โดยการก่อสร้างถนนเชื่อมโยงเส้นทางหลักที่ยังขาดหาย การแก้ปัญหาคอขวดโดยการปรับปรุงเครื่องหมายจราจรกวดขันวินัย เป็นต้น ซึ่งเมื่อการศึกษาแล้วเสร็จจะมีรายละเอียดแผนงาน/โครงการที่ชัดเจน และ สนข. จะนำมาตรการเร่งด่วนที่จะช่วยแก้ปัญหาการจราจร หารือร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องร่วมกันพิจารณามาตรการที่เหมาะสมต่อไป



การพัฒนามาตรฐานป้ายสัญลักษณ์ในระบบขนส่งสาธารณะ

คณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) โดยรองนายกรัฐมนตรี (นายสมคิด จาตุศรีพิทักษ์) ประธานกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก และ สนข. ทำหน้าที่ฝ่ายเลขานุการฯ มีมติเห็นชอบ (ร่าง) ประกาศ คจร. เรื่อง มาตรฐานป้ายสัญลักษณ์ในระบบขนส่งสาธารณะ ต่อมาคณะรัฐมนตรีในคราวประชุม เมื่อวันที่ 1 สิงหาคม 2560 ได้มีมติเห็นชอบแล้ว และสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีได้ดำเนินการประกาศ คจร. เรื่องดังกล่าว ในราชกิจจานุเบกษา ฉบับประกาศและงานทั่วไป เล่ม 135 ตอนพิเศษ 213 ลง วันที่ 3 กันยายน 2561

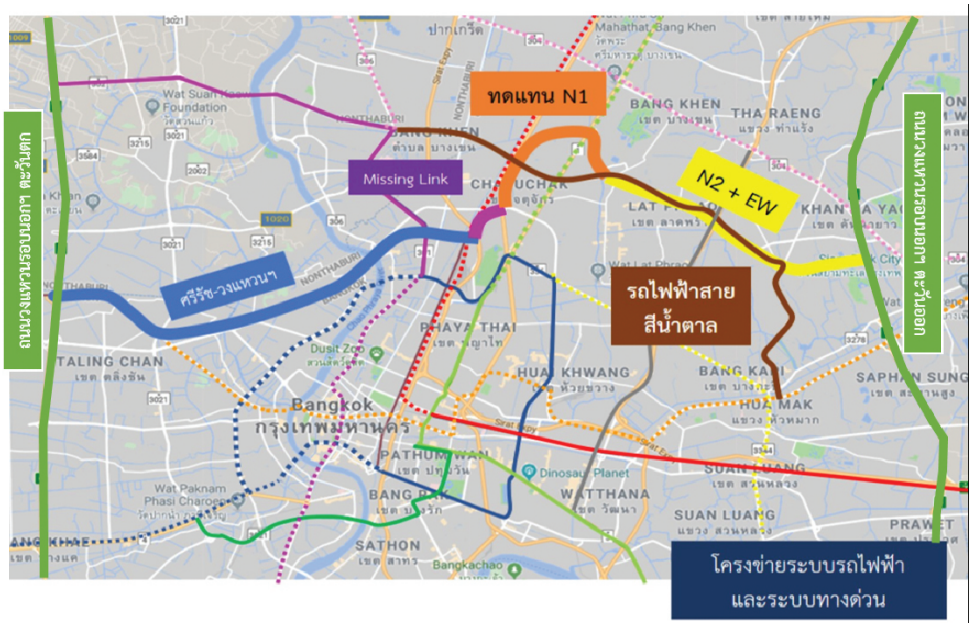
มาตรฐานป้ายสัญลักษณ์ในระบบขนส่งสาธารณะ แบ่งออกเป็น 7 หมวด ดังนี้ หมวด 1 ป้ายสัญลักษณ์สิ่งอำนวยความสะดวกทั่วไป (Public Facilities) หมวด 2 ป้ายสัญลักษณ์สิ่งอำนวยความสะดวกด้านการคมนาคม (Transport Facilities) หมวด 3 ป้ายสัญลักษณ์ห้าม (Prohibition) หมวด 4 ป้ายสัญลักษณ์เตือน (Warning) หมวด 5 ป้ายสัญลักษณ์ความปลอดภัย (Safety) หมวด 6 ป้ายสัญลักษณ์จำกัดสิทธิ์ (Mandatory) และหมวด 7 ป้ายสัญลักษณ์สิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับคนพิการ หรือทุพพลภาพ และผู้สูงอายุ (Accessible Facilities)

ในปีงบประมาณ พ.ศ. 2562 สนข. จะได้ดำเนินการเผยแพร่ ประสานงาน และติดตามผลการดำเนินการติดตั้งหรือเปลี่ยนแปลงป้ายให้เป็นไปตามมาตรฐานตามที่กำหนด เมื่อถึงวงรอบการปรับปรุงหรือติดตั้งป้ายใหม่ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง อาทิ กระทรวงคมนาคม กระทรวงมหาดไทย กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา กระทรวงพัฒนาสังคมและความมั่นคงของมนุษย์ กระทรวงพลังงาน และกรุงเทพมหานคร

การพัฒนามาตรฐานป้ายสัญลักษณ์ในระบบขนส่งสาธารณะที่ได้กำหนดรูปแบบขึ้นตามมาตรฐานสากล จะช่วยให้การสื่อสารความหมายต่างๆ ไปยังผู้ขับขี่และผู้โดยสาร รวมทั้งนักท่องเที่ยว ให้สามารถเข้าใจร่วมกันได้







การศึกษาความเหมาะสมโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาล ช่วงแคราย-ลำสาลี (บึงกุ่ม)

คจร. ในคราวประชุมครั้งที่ 1/2558 เมื่อวันที่ 10 มิถุนายน 2558 ได้มีมติมอบหมายให้ สนข. ดำเนินการศึกษาความเหมาะสมโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาล ช่วงแคราย-ลำสาลี (บึงกุ่ม) โดยพิจารณาความเหมาะสมและผลกระทบของการดำเนินโครงการรถไฟฟ้าเพื่อทดแทนการดำเนินโครงการทางพิเศษ ขั้นที่ 3 สายเหนือ ตอน N1 N2 N3 ก่อน รฟม. ดำเนินการออกแบบโครงการต่อไป หากผลการศึกษามีความเหมาะสม ต่อมาหัวหน้า คสช. ได้สั่งการเมื่อวันที่ 12 กันยายน 2559 เห็นชอบในหลักการการพิจารณาทบทวนการดำเนินโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 3 สายเหนือ ตามที่ฝ่ายเศรษฐกิจให้ กทพ. ดำเนินโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 3 สายเหนือ ตอน N2 กับทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 9 (หรือเรียกว่าตอน E-W Corridor)

สนข. ได้ดำเนินการศึกษาความเหมาะสมโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาล ช่วงแคราย-ลำสาลี (บึงกุ่ม) โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อ

1. ศึกษาทบทวนและเสนอแนะการดำเนินโครงการด้านคมนาคมขนส่งใดๆ เพื่อใช้ประโยชน์เสาตอม่อที่ก่อสร้างไว้แล้วบนแนวกึ่งกลางถนนประเสริฐมนูกิจ โดยศึกษาความเหมาะสมทางวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และเสนอรูปแบบการลงทุนเปรียบเทียบทางเลือกที่เหมาะสมกับการดำเนินโครงการกรณีต่างๆ

2. การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) และการมีส่วนร่วมของประชาชนของโครงการที่เหมาะสมตามข้อ 1.

3. ออกแบบเบื้องต้น และประมาณราคาค่าก่อสร้างโครงการที่เหมาะสมตามข้อ 1.

คจร. ในคราวประชุมครั้งที่ 1/2561 เมื่อวันที่ 21 กุมภาพันธ์ 2561 ได้เห็นชอบรูปแบบการพัฒนาโครงการเพื่อใช้ประโยชน์เสาตอม่อโครงการระบบทางพิเศษขั้นที่ ๓ สายเหนือ บนแนวกึ่งกลางถนนประเสริฐมนูกิจที่ก่อสร้างไว้แล้วให้เกิดประโยชน์ ด้วยการพัฒนาทั้งระบบทางด่วน และระบบขนส่งมวลชนบนแนวสายทางเดียวกัน ตามรูปแบบที่ 4 ตามผลการศึกษาความเหมาะสมโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาล ช่วงแคราย - ลำสาลี (บึงกุ่ม) ของ สนข. โดยมอบหน่วยงานที่เกี่ยวข้องรับไปดำเนินการ

ขณะนี้ อยู่ระหว่างการพิจารณารายงานฉบับสุดท้าย (Final Report) โดยหลังจาก สนข. ดำเนินการศึกษาแล้วเสร็จจะได้นำเสนอ คค. เพื่อพิจารณามอบหมายให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง (รฟม. และ กทพ.) นำไปดำเนินการตามขั้นตอนต่อไป ทั้งนี้ หากมีการนำผลการศึกษาไปดำเนินการก็จะทำให้ระบบรถไฟฟ้าในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล มีความสมบูรณ์ขึ้น รวมทั้ง มีโครงข่ายระบบทางด่วนพิเศษในแนวตะวันตก - ตะวันออก เพื่อช่วยลดปัญหาจราจรในบริเวณโครงการ



พัฒนาข้อมูลสารสนเทศ เพื่อเพิ่มขีดความในการแข่งขันของประเทศ

แผนแม่บทการพัฒนาระบบการจราจรและขนส่งอัจฉริยะในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ได้ดำเนินการศึกษาและจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาระบบการจราจรและขนส่งอัจฉริยะ (Intelligent Transport System : ITS) ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล และอยู่ระหว่างการนำเสนอแผนแม่บทฯ สู่การพิจารณาของกระทรวงคมนาคมและ คณะรัฐมนตรี/คณะกรรมการจัดการจราจรทางบกเพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบแผนแม่บทฯ ก่อนมอบหมายให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องรับไปดำเนินการต่อไป

โดยแผนแม่บทฯ ที่ได้ดำเนินการศึกษาแบ่งออกเป็น 2 ระดับ คือ ระดับประเทศ และระดับกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ซึ่งได้กำหนดวิสัยทัศน์ พันธกิจ และกรอบแนวทางการดำเนินงานของแผนแม่บทฯ แต่ละระดับ ดังนี้

แผนแม่บทการพัฒนาระบบการจราจรและขนส่งอัจฉริยะระดับประเทศ

วิสัยทัศน์ ระบบจราจรและขนส่งอัจฉริยะเพื่อขับเคลื่อนประเทศสู่ Thailand Smart Transport

พันธกิจ พัฒนาระบบข้อมูลจราจรและการบริหารจัดการของ ITS เพื่อสนับสนุนยุทธศาสตร์ระบบคมนาคมขนส่งสู่การเป็น Thailand Smart Transport

ระยะสั้น (3 ปี) Thailand Informative Transportation	ระยะกลาง (5 ปี) Thailand Integrated Transportation	ระยะยาว (10 ปี) Thailand Smart Transportation
ข้อมูลการเดินทางและขนส่งในประเทศมีความถูกต้องและมีคุณภาพเพื่อนำไปสู่การวางแผนการขนส่งของประเทศ	การคมนาคมขนส่งในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลมีการบูรณาการของระบบ ITS เช่น ระบบเก็บค่าโดยสาร การจัดการจราจร เป็นต้น	การบูรณาการระบบและการเชื่อมโยงระหว่างระบบในเมืองหลักทั่วประเทศและการเตรียมความพร้อมสำหรับยานยนต์อัตโนมัติในเมืองหลัก

แผนแม่บทการพัฒนาระบบการจราจรและขนส่งอัจฉริยะระดับกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

วิสัยทัศน์ ระบบจราจรและขนส่งอัจฉริยะเพื่อยกระดับมหานครมุ่งสู่ Smart Metropolis

พันธกิจ การพัฒนาระบบ ITS เพื่อบริหารจัดการความต้องการการเดินทางให้มีความสมดุล

ระยะสั้น (3 ปี) Informative Metropolis	ระยะกลาง (5 ปี) Integrated Metropolis	ระยะยาว (10 ปี) Smart Metropolis
มีระบบการเก็บข้อมูลการจราจรที่ครอบคลุมและเผยแพร่ข้อมูลที่ถูกต้องให้แก่ประชาชนใช้ในการตัดสินใจในการเดินทาง และการปรับปรุงแก้ไขกฎระเบียบข้อบังคับ	มีการใช้ระบบ Mobility as a Service ในการใช้บริการรถสาธารณะและเริ่มโครงการนำร่องเกี่ยวกับยานยนต์อัตโนมัติในพื้นที่นำร่อง	มีระบบบริหารจัดการความต้องการในการเดินทาง (TDM) และเส้นทางนำร่องการให้บริการรถโดยสารประจำทางอัตโนมัติ

ยุทธศาสตร์การขับเคลื่อน

ยุทธศาสตร์ระดับประเทศ	ยุทธศาสตร์ระดับกรุงเทพมหานครและปริมณฑล
ยุทธศาสตร์ที่ 1 การพัฒนาด้านข้อมูลจราจรและขนส่ง	ยุทธศาสตร์ที่ 1 พัฒนาศักยภาพข้อมูลและการให้บริการระบบขนส่งสาธารณะ
ยุทธศาสตร์ที่ 2 การขนส่งอัจฉริยะเพื่อการเดินทางที่สะดวกรวดเร็ว	ยุทธศาสตร์ที่ 2 พัฒนาศักยภาพการควบคุมและบริหารจัดการความต้องการการเดินทาง
ยุทธศาสตร์ที่ 3 การขนส่งอัจฉริยะเพื่อส่งเสริมระบบขนส่งสาธารณะ	ยุทธศาสตร์ที่ 3 พัฒนาศักยภาพการบริหารจัดการและการควบคุมการจราจร
ยุทธศาสตร์ที่ 4 การขนส่งเพื่อความปลอดภัย	ยุทธศาสตร์ที่ 4 เพิ่มประสิทธิภาพการป้องกันและบริหารจัดการอุบัติเหตุ
ยุทธศาสตร์ที่ 5 การขนส่งอัจฉริยะเพื่อการขนส่งสินค้า	ยุทธศาสตร์ที่ 5 จัดตั้งศูนย์บูรณาการข้อมูลและการดำเนินการเพื่อพัฒนาสู่ Smart Metropolis
ยุทธศาสตร์ที่ 6 การพัฒนาสภาพแวดล้อมที่เหมาะสมกับการดำเนินงานด้าน ITS	

การศึกษาปริมาณการเดินทางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ในฐานะหน่วยงานจัดทำนโยบายและแผนการขนส่งของประเทศ มีบทบาทหน้าที่จัดทำแผนและเสนอนโยบายการพัฒนาระบบขนส่งและจราจรที่เหมาะสม รวมถึงการเลือกใช้ระบบขนส่งและจราจรที่เหมาะสมกับการพัฒนาและจัดลำดับความสำคัญของโครงการ จึงได้ให้ความสำคัญกับการจัดทำแบบจำลองประมาณการปริมาณความต้องการเดินทางและขนส่งของประเทศที่สะท้อนการลงทุนระบบขนส่งรูปแบบต่างๆ ที่เชื่อมโยงกับพื้นที่ เพื่อให้การลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ ลดความซ้ำซ้อนของการลงทุน และเกิดประโยชน์สูงสุดของประชาชน โดยได้ดำเนินการศึกษาสำรวจความต้องการการเดินทาง (Travel Demand Survey) และปรับปรุงฐานข้อมูลการเคลื่อนย้ายสินค้า เพื่อการวางแผนระบบขนส่งของประเทศ ซึ่งสามารถนำข้อมูลจากการสำรวจมาสรุปและวิเคราะห์ผลการสำรวจเพื่อเป็นฐานข้อมูลการเดินทางในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล ที่จะนำมาใช้ในการพิจารณากำหนดนโยบาย แผนงาน และมาตรการด้านการขนส่งและจราจรในภาพรวมให้มีประสิทธิภาพ สรุปได้ดังนี้

1. การสำรวจข้อมูลการเดินทางในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล

จากผลการสำรวจข้อมูลการเดินทางในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล พ.ศ. 2560 โดยดำเนินการสำรวจการเดินทางในครัวเรือน (Household Travel Survey: HTS) จำนวน 18,833 ครัวเรือน และสำรวจการเลือกรูปแบบการเดินทาง (Modal Stated Preference: MSP) จำนวน 2,582 ตัวอย่าง โดยสรุปผลสำรวจลักษณะการเดินทางของประชากรกรุงเทพมหานคร จังหวัดปริมณฑล และพื้นที่ต่อเนื่อง ดังนี้

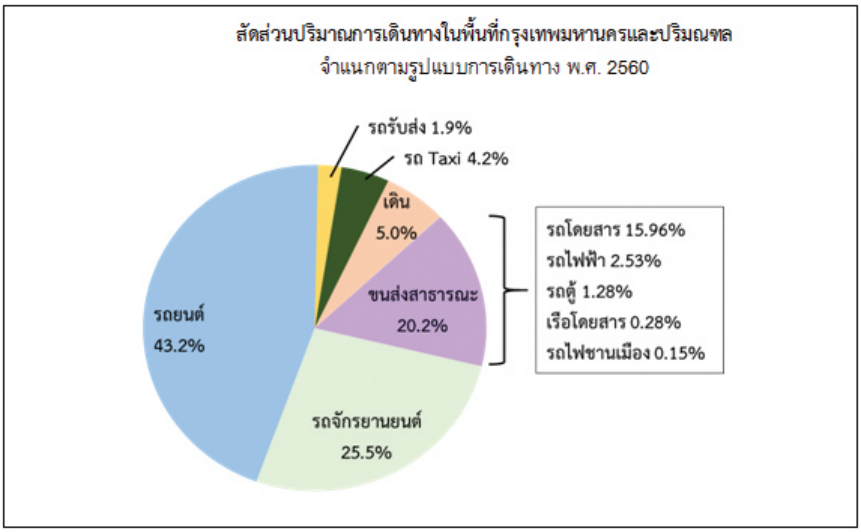
ข้อมูลการสำรวจ	ผลการสำรวจ
1. อัตราการครอบครองยานพาหนะต่อครัวเรือน	
1.1 รถยนต์ส่วนบุคคล	0.98 คันต่อครัวเรือน
1.2 รถจักรยานยนต์	0.77 คันต่อครัวเรือน
2. วัตถุประสงค์การเดินทาง	
2.1 HBW (Home Base Work)	ร้อยละ 64.60
2.2 HBE (Home Base Education)	ร้อยละ 14.20
2.3 HBO (Home Base Other)	ร้อยละ 13.20
2.4 NHB (Non-Home Base Work)	ร้อยละ 8.10
3. อัตราการเดินทางเฉลี่ย	1.97 คน-เที่ยวต่อวัน
4. รูปแบบการเดินทาง	
4.1 รถยนต์ส่วนบุคคล	ร้อยละ 39.90
4.2 รถจักรยานยนต์ส่วนบุคคล	ร้อยละ 23.80
4.3 รถสาธารณะ	ร้อยละ 23.80
4.4 รถโรงเรียน/รถรับส่ง	ร้อยละ 2.10
4.5 รถแท็กซี่/รถจักรยานยนต์รับจ้าง	ร้อยละ 4.60
4.6 เดิน/จักรยาน	ร้อยละ 5.70
4.7 อื่นๆ	ร้อยละ 0.30
5. ระยะทางในการเดินทางเฉลี่ย	12.64 กิโลเมตร
6. เวลาการเดินทางเฉลี่ย	33 นาที
7. ความเร็วในการเดินทางเฉลี่ย	22.70 กิโลเมตรต่อชั่วโมง
8. ค่าใช้จ่ายในการเดินทางเฉลี่ย	32 บาทต่อเที่ยว

2. ปริมาณการเดินทางในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล

ผลการวิเคราะห์ปริมาณการเดินทางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล พ.ศ. 2560 – 2585 จำแนกตามรูปแบบการเดินทาง ดังนี้

รูปแบบการเดินทาง	ปริมาณการเดินทาง (ล้านเที่ยว/วัน)					
	พ.ศ. 2560	พ.ศ. 2565	พ.ศ. 2570	พ.ศ. 2575	พ.ศ. 2580	พ.ศ. 2585
รถส่วนบุคคล	**22.44 (68.7%)**	**23.30 (66.0%)**	**24.43 (64.8%)**	**24.99 (64.5%)**	**25.00 (63.6%)**	**24.29 (60.8%)**
รถยนต์	14.12 (43.2%)	15.60 (44.2%)	17.22 (45.7%)	18.31 (47.3%)	18.98 (48.3%)	19.11 (47.9%)
รถจักรยานยนต์	8.32 (25.5%)	7.70 (21.8%)	7.21 (19.1%)	6.68 (17.2%)	6.02 (15.3%)	5.18 (13.0%)
ระบบขนส่งสาธารณะ	**10.21 (31.3%)**	**11.99 (34.0%)**	**13.25 (35.2%)**	**13.77 (35.5%)**	**14.31 (36.4%)**	**15.64 (39.2%)**
รถ TAXI	1.36 (4.2%)	1.59 (4.5%)	1.87 (5.0%)	2.02 (5.2%)	2.19 (5.6%)	2.44 (6.1%)
ขนส่งสาธารณะ	6.60 (20.2%)	7.83 (22.2%)	8.62 (22.9%)	8.85 (22.8%)	9.09 (23.1%)	9.94 (24.9%)
รถรับส่ง	0.62 (1.9%)	0.81 (2.3%)	0.88 (2.3%)	0.96 (2.5%)	1.06 (2.7%)	1.26 (3.2%)
เดิน	1.63 (5.0%)	1.76 (5.0%)	1.88 (5.0%)	1.94 (5.0%)	1.97 (5.0%)	2.00 (5.0%)
รวม	**32.65**	**35.29**	**37.69**	**38.75**	**39.31**	**39.93**

ที่มา : ข้อมูลจากแบบจำลองด้านการขนส่งและจราจรระดับกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (Extended Bangkok Urban Model : eBUM) ณ ปีฐาน 2560 โครงการการศึกษาสำรวจความต้องการการเดินทาง (Travel Demand Survey) และปรับปรุงฐานข้อมูลการเคลื่อนย้ายสินค้า เพื่อการวางแผนระบบขนส่งของประเทศ







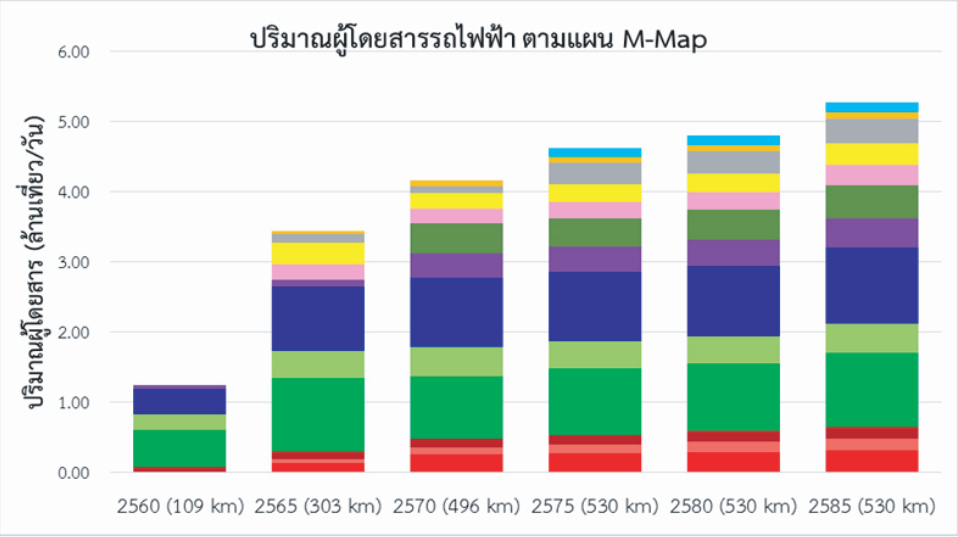
3. ปริมาณผู้โดยสารในระบบขนส่งสาธารณะ

ผลการวิเคราะห์ปริมาณผู้โดยสารในระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล พ.ศ. 2560 – 2585 จำแนกตามรูปแบบยานพาหนะ ดังนี้

รูปแบบยานพาหนะ	ปริมาณผู้โดยสาร (ล้านคน-เที่ยว/วัน)					
	พ.ศ. 2560	พ.ศ. 2565	พ.ศ. 2570	พ.ศ. 2575	พ.ศ. 2580	พ.ศ. 2585
รถไฟฟ้าสายสีแดงเข้ม	-	0.132	0.253	0.263	0.288	0.316
รถไฟฟ้าสายสีแดงอ่อน	-	0.058	0.105	0.136	0.142	0.158
รถไฟฟ้าสาย ARL	0.080	0.103	0.125	0.137	0.152	0.170
รถไฟฟ้าสายสีเขียวเข้ม	0.520	1.044	0.878	0.944	0.965	1.061
รถไฟฟ้าสายสีเขียวอ่อน	0.225	0.390	0.417	0.391	0.388	0.415
รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน	0.353	0.915	0.985	0.974	0.999	1.073
รถไฟฟ้าสายสีม่วง	0.056	0.104	0.357	0.361	0.377	0.415
รถไฟฟ้าสายสีส้ม	-	-	0.421	0.412	0.432	0.480
รถไฟฟ้าสายสีชมพู	-	0.211	0.206	0.235	0.253	0.294
รถไฟฟ้าสายสีเหลือง	-	0.309	0.230	0.243	0.259	0.301
รถไฟฟ้าสายสีเทา	-	0.125	0.103	0.310	0.324	0.353
รถไฟฟ้าสายสีทอง	-	0.038	0.070	0.077	0.082	0.088
รถไฟฟ้าสายสีฟ้า	-	-	-	0.129	0.133	0.143
รวมรถไฟฟ้า	**1.234**	**3.429**	**4.150**	**4.612**	**4.794**	**5.267**
เรือโดยสาร	0.135	0.093	0.076	0.076	0.082	0.087
รถโดยสาร	7.767	7.839	8.843	8.852	9.336	10.435
รถไฟชานเมือง	0.069	0.040	0.048	0.046	0.048	0.051
รถตู้	0.623	0.143	0.190	0.202	0.213	0.252
รวมทั้งสิ้น	**9.828**	**11.544**	**13.307**	**13.788**	**14.473**	**16.092**

หมายเหตุ : ผู้โดยสารระบบขนส่งสาธารณะมีอัตราการต่อรถเท่ากับ 1.49 ครั้ง/เที่ยว

ที่มา: ข้อมูลจากแบบจำลองด้านการขนส่งและจราจรระดับกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (Extended Bangkok Urban Model : eBUM) ณ ปีฐาน 2560 โครงการการศึกษาสำรวจความต้องการการเดินทาง (Travel Demand Survey) และปรับปรุงฐานข้อมูลการเคลื่อนย้ายสินค้า เพื่อการวางแผนระบบขนส่งของประเทศ





4. ความเร็วเฉลี่ยของสภาพการจราจร

ผลการวิเคราะห์ความเร็วเฉลี่ยของสภาพการจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล พ.ศ. 2560 – 2585 จำแนกตามพื้นที่ ดังนี้

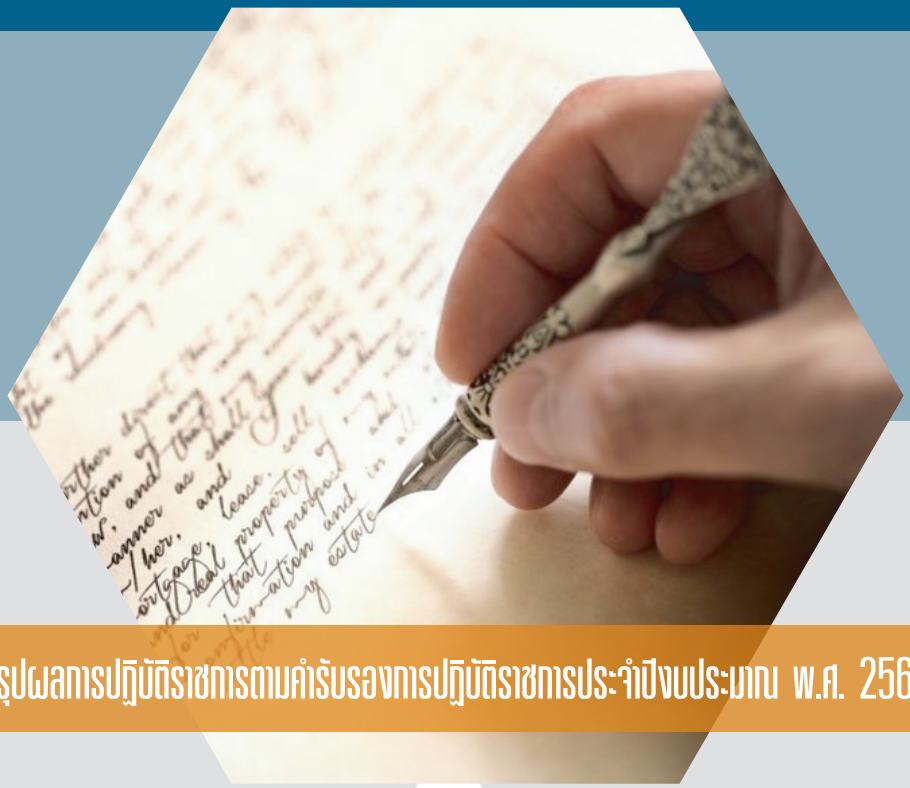
พื้นที่	ความเร็วเฉลี่ย (กิโลเมตรต่อชั่วโมง)					
	พ.ศ. 2560	พ.ศ. 2565	พ.ศ. 2570	พ.ศ. 2575	พ.ศ. 2580	พ.ศ. 2585
ช่วงเวลาเร่งด่วนเช้า (06.00 - 09.00 น.)						
1) ชั้นใน	10.72	10.19	9.71	9.05	8.41	8.21
2) ชั้นกลาง	18.52	18.64	20.73	18.35	16.01	14.59
รวมพื้นที่ชั้นในและชั้นกลาง (1+2)	16.36	16.32	17.51	15.80	14.08	13.08
3) ชั้นนอก	31.99	31.79	34.28	32.37	30.20	28.14
รวมพื้นที่กรุงเทพฯ และปริมณฑล (1+2+3)	20.63	20.64	22.32	20.50	18.59	17.42
ช่วงเวลาเร่งด่วนเย็น (16.00 – 19.00 น.)						
1) ชั้นใน	14.21	12.79	12.06	11.21	10.39	10.10
2) ชั้นกลาง	20.77	20.59	22.85	20.33	17.78	16.34
รวมพื้นที่ชั้นในและชั้นกลาง (1+2)	19.23	18.69	20.03	18.09	16.08	15.00
3) ชั้นนอก	33.66	33.52	35.79	33.90	31.84	29.67
รวมพื้นที่กรุงเทพฯ และปริมณฑล (1+2+3)	23.56	23.12	24.89	22.91	20.80	19.53

ที่มา: ข้อมูลจากแบบจำลองด้านการขนส่งและจราจรระดับกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (Extended Bangkok Urban Model : eBUM) ณ ปีฐาน 2560 โครงการการศึกษาสำรวจความต้องการการเดินทาง (Travel Demand Survey) และปรับปรุงฐานข้อมูลการเคลื่อนย้ายสินค้า เพื่อการวางแผนระบบขนส่งของประเทศ

หมายเหตุ : พื้นที่ชั้นใน คือพื้นที่ภายในวงแหวนรัชดาภิเษก

พื้นที่ชั้นกลาง คือพื้นที่กรุงเทพมหานครและพื้นที่ต่อเนื่อง ได้แก่ บางส่วนของจังหวัดปทุมธานี สมุทรปราการ นนทบุรี โดยครอบคลุมเส้นทางรถไฟและรถไฟฟ้าตามแผนในอนาคตตามแผน M-Map

พื้นที่ชั้นนอก คือพื้นที่บางส่วนของจังหวัดปทุมธานี สมุทรปราการ นนทบุรี ที่ไม่อยู่ในพื้นที่ชั้นกลาง และจังหวัดพื้นที่ศึกษา ได้แก่ จังหวัดนครปฐม สมุทรสาคร พระนครศรีอยุธยา และฉะเชิงเทรา



สรุปผลการปฏิบัติราชการตามคำรับรองการปฏิบัติราชการประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2561

องค์ประกอบที่ 1 ประสิทธิภาพในการดำเนินงานตามหลักภารกิจพื้นฐาน งานประจำ งานตามหน้าที่ปกติ หรืองานตามหน้าที่ความรับผิดชอบหลัก งานตามกฎหมาย กฎ นโยบายของรัฐบาล หรือมติคณะรัฐมนตรี (Functional base)

องค์ประกอบที่ 2 ประสิทธิภาพในการดำเนินงานตามหลักภารกิจยุทธศาสตร์ แนวทางปฏิรูปภาครัฐ นโยบายเร่งด่วน หรือภารกิจที่ได้รับมอบหมายเป็นพิเศษ หรือการบูรณาการการดำเนินงานร่วมกันหลายหน่วยงาน (Agenda Base)

องค์ประกอบที่ 3 ประสิทธิภาพในการดำเนินงานตามหลักภารกิจพื้นที่/ท้องถิ่น ภูมิภาค จังหวัด กลุ่มจังหวัด (Area Base) (ถ้าไม่มีภารกิจนี้ไม่ต้องประเมิน)

องค์ประกอบที่ 4 ประสิทธิภาพในการบริหารจัดการและพัฒนานวัตกรรมในการบริหารจัดการระบบงาน งบประมาณ ทรัพยากรบุคคล และการให้บริการประชาชนหรือหน่วยงานของรัฐ เพื่อไปสู่ระบบราชการ 4.0 (Innovation base)

องค์ประกอบที่ 5 ศักยภาพในการเป็นส่วนราชการที่มีความสำคัญเชิงยุทธศาสตร์เพื่อการพัฒนาประเทศ ตามแผนหรือนโยบายระดับชาติ นโยบายของรัฐบาล (Potential base)

สรุปผลการประเมินการดำเนินงานตามมาตรการปรับปรุงประสิทธิภาพในการปฏิบัติราชการ ของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2561

องค์ประกอบการประเมิน	ประเด็นการประเมิน	เป้าหมาย	ผลการดำเนินงาน	สรุปผลการประเมิน	
				ผ่าน	ไม่ผ่าน
1. Functional base	1. ต้นทุนค่าขนส่งสินค้าต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ	ลดลง ร้อยละ 7.3	75		●
	2. การเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้าภายในประเทศสู่การขนส่งสินค้าทางน้ำและราง (Modal Shift)				
	2.1 ทางน้ำ				
	2.1.1 ร้อยละของปริมาณขนส่งสินค้าภายในประเทศทางน้ำเปรียบเทียบกับการขนส่งสินค้าทั้งหมด	ร้อยละ 13	ร้อยละ 14.06	●	
	2.2 ทางราง				
	2.2.1 ร้อยละของปริมาณขนส่งสินค้าภายในประเทศทางรางเปรียบเทียบกับการขนส่งสินค้าทั้งหมด	ไม่น้อยกว่าร้อยละ 1.43	ร้อยละ 1.43	●	
	3. อันดับผลการประเมินคุณภาพโครงสร้างพื้นฐาน โดย IMD (ถนน รถไฟ การขนส่งทางน้ำ คุณภาพการขนส่งทางอากาศ)				
	3.1.1 ถนน	อันดับที่ 25	อันดับที่ 19		●
	3.1.2 รถไฟ	อันดับที่ 40	อันดับที่ 42		●
	3.1.3 การขนส่งทางน้ำ	อันดับที่ 42	อันดับที่ 43		●
	3.1.4 คุณภาพการขนส่งทางอากาศ	อันดับที่ 32	อันดับที่ 34		●
	4. ความสำเร็จของการจัดทำแผน ที่เกี่ยวข้องกับการคมนาคมขนส่งของไทย				
	4.1.1 การจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางรถไฟ สนับสนุนเขตเศรษฐกิจพิเศษ การท่องเที่ยว และการพัฒนาพื้นที่	กระทรวงคมนาคมให้ความเห็นชอบแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางรถไฟฯ	สนข. เสนอแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางรถไฟฯให้กระทรวงคมนาคมพิจารณา		●
	4.1.2 การศึกษาและจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ (Mass Transit) จังหวัดพิษณุโลก	- แผนฯ ได้รับความเห็นชอบจาก ครม. - มีรายงานความก้าวหน้าการติดตามแผนการดำเนินงานประจำปีงบประมาณ 2561	นำเสนอแผนให้ คค. รับทราบแล้ว และอยู่ในขั้นตอนนำเสนอแผนให้ คจร.		●
	4.1.3 การศึกษาและจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ (Mass Transit) จังหวัดขอนแก่น	- แผนฯ ได้รับความเห็นชอบจาก ครม. - มีรายงานความก้าวหน้าการติดตามแผนการดำเนินงานประจำปีงบประมาณ 2561	- บรรจุเรื่องเข้าสู่ระเบียบ วาระ การประชุม คจร. ครั้งที่ 2/2561 - มีรายงานความก้าวหน้าการดำเนินงาน เสนอ คค.		●

สรุปผลการประเมินการดำเนินงานตามมาตรการปรับปรุงประสิทธิภาพในการปฏิบัติราชการ ของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2561

องค์ประกอบการประเมิน	ประเด็นการประเมิน	เป้าหมาย	ผลการดำเนินงาน	สรุปผลการประเมิน	
				ผ่าน	ไม่ผ่าน
2. Agenda base	1. การสร้างความรับรู้ความเข้าใจแก่ประชาชน				
	2.1.1 ร้อยละการดำเนินการตามแผนการสร้างความรู้ความเข้าใจแก่ประชาชน	ดำเนินการตามแผนฯ ได้ครบถ้วน ร้อยละ 100	ร้อยละ 100	●	
	2.1.2 ร้อยละการชี้แจงประเด็นสำคัญที่ทันต่อสถานการณ์	ร้อยละ 100	ร้อยละ 100	●	
	2. Agenda สำคัญที่รองนายกรัฐมนตรี / รัฐมนตรี กำหนด และตัวชี้วัดการบูรณาการการทำงานร่วมกันระหว่างหน่วยงาน (Joint KPIs)				
	2.2.1 บัตรแมงมุม	เริ่มเปิดใช้งานระบบตั๋วร่วม (แมงมุม) กับระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนที่เปิดให้บริการในปัจจุบัน อย่างน้อย 2 สาย (ปัจจุบันมีสายสีเขียว สายสีน้ำเงิน สายสีม่วง และแอร์พอร์ตเรลลิงก์)	ดำเนินการได้ตามเป้าหมายที่กำหนด โดย รฟม. ได้เปิดให้ประชาชนใช้บัตรแมงมุม (ระบบตั๋วร่วมภายใต้มาตรฐานระบบของ รฟม.) ชำระค่าโดยสารกับระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนสายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน) และสายฉลองรัชธรรม (สายสีม่วง)	●	
	2.2.2 ต้นทุนโลจิสติกส์ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ	ลดลงร้อยละ 14	ลดลงร้อยละ 13.8	●	
3. Area base	ไม่มีตัวชี้วัดในองค์ประกอบที่ 3				
4. Innovation base	ประสิทธิภาพในการบริหารจัดการและพัฒนานวัตกรรมในการบริหารจัดการระบบงานฯ (Innovation Base)				
	4.4.1 การพัฒนานวัตกรรม	พิจารณาจากคุณภาพของนวัตกรรม ต้องมีผลการประเมินตั้งแต่ 50 คะแนนขึ้นไป	70 คะแนน	●	
	4.4.2 การพัฒนาประสิทธิภาพในการปฏิบัติงาน	ดำเนินกิจกรรมได้ร้อยละ 80	ร้อยละ 83.33	●	

สรุปผลการประเมินการดำเนินงานตามมาตรการปรับปรุงประสิทธิภาพในการปฏิบัติราชการ ของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2561



องค์ประกอบการประเมิน	ประเด็นการประเมิน	เป้าหมาย	ผลการดำเนินงาน	สรุปผลการประเมิน	
				ผ่าน	ไม่ผ่าน
5. Potential base	ศักยภาพในการดำเนินการของส่วนราชการตามแผนยุทธศาสตร์ชาติ20 ปี (Potential Base)				
	5.1.1. การจัดทำและดำเนินการตามแผนการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ชาติ	เป็นการวัดสมรรถนะในการส่งมอบผลผลิตและการใช้จ่ายเงินงบประมาณเพื่อแสดงถึงศักยภาพของส่วนราชการตามหลักเกณฑ์ที่กำหนด	- ผลการดำเนินงาน ร้อยละ 90.5 - ผลการเบิกจ่าย ร้อยละ 78.86	●	
	5.1.2 การดำเนินการจัดทำแผนปฏิรูปองค์การ	- ความครบถ้วนของประเด็นตามความเห็นผู้ทรงคุณวุฒิ - ผลผลิต (Output) ที่กำหนดในแต่ละประเด็นต้องเป็นรูปธรรม และสามารถวัดผลได้ เมื่อสิ้นปีงบประมาณในแต่ละปี	อยู่ระหว่างการจัดทำ คาดว่าจะแล้วเสร็จและส่งให้สำนักงาน ก.พ.ร. ภายในวันที่ 26 ต.ค. 61	●	

ระดับการประเมิน	สรุปผลการประเมิน		เกณฑ์การประเมิน
ผลประเมินระดับตัวชี้วัด	●	หมายถึง ผ่าน	ผลการดำเนินงานเป็นไปตามเป้าหมาย หรือสูงกว่าเป้าหมาย ที่ตั้งไว้
	○	หมายถึง ไม่ผ่าน	ผลการดำเนินงานต่ำกว่าเป้าหมายที่ตั้งไว้
หมายเหตุ	1) ผลการประเมินตนเองตามมาตรการปรับปรุงประสิทธิภาพในการปฏิบัติราชการ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2561 ตามเอกสารการประเมินตนเองรอบ 12 เดือน ที่ส่งสำนักงาน ก.พ.ร. 2) จัดเก็บข้อมูลระหว่างวันที่ 1 ตุลาคม 2560 – 30 กันยายน 2561		

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร งบแสดงฐานะการเงิน

ณ วันที่ 30 กันยายน 2561



(หน่วย : บาท)

	หมายเหตุ	ปี 2561	ปี 2560
สินทรัพย์			
สินทรัพย์หมุนเวียน			
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	5	3,632,493.28	4,369,601.53
ลูกหนี้ระยะสั้น	6	102,901,724.40	67,242,295.23
วัสดุคงเหลือ		1,727,845.97	2,230,799.16
รวมสินทรัพย์หมุนเวียน		108,262,063.65	73,842,695.92
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน			
อาคาร และอุปกรณ์	7	45,367,268.82	270,052,509.82
สินทรัพย์ไม่มีตัวตน	8	24,140,610.94	214.00
รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน		69,507,879.76	270,052,723.82
รวมสินทรัพย์		177,769,943.41	343,895,419.74

หมายเหตุ : ประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร งบแสดงฐานะการเงิน
ณ วันที่ 30 กันยายน 2561

(หน่วย : บาท)

	หมายเหตุ	ปี 2561	ปี 2560
หนี้สิน			
หนี้สินหมุนเวียน			
เจ้าหนี้การค้า	9	76,712,217.95	48,882,525.93
เจ้าหนี้อื่นระยะสั้น	10	1,455,062.90	1,718,508.51
เงินรับฝากระยะสั้น		1,043.28	231,499.45
รวมหนี้สินหมุนเวียน		**78,168,324.13**	**50,832,533.89**
หนี้สินไม่หมุนเวียน			
เจ้าหนี้เงินโอนและรายการอุดหนุนระยะยาว		146,161.03	378,745.57
เงินทดรองราชการรับจากคลังระยะยาว		1,000,000.00	1,000,000.00
เงินรับฝากระยะยาว	11	67,661,554.61	97,696,527.94
รวมหนี้สินไม่หมุนเวียน		**68,807,715.64**	**99,075,273.51**
รวมหนี้สิน		**146,976,039.77**	**149,907,807.40**
สินทรัพย์สุทธิ		**30,793,903.64**	**193,987,612.34**
สินทรัพย์สุทธิ/ส่วนทุน			
ทุน		84,328,885.24	84,328,885.24
รายได้สูง(ต่ำ)กว่าค่าใช้จ่ายสะสม		-53,534,981.60	109,658,727.10
รวมสินทรัพย์สุทธิ/ส่วนทุน		**30,793,903.64**	**193,987,612.34**

หมายเหตุ : ประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

(หน่วย : บาท)

	หมายเหตุ	ทุน	รายได้สูง/(ต่ำ) กว่าค่าใช้จ่ายสะสม	องค์ประกอบอื่นของสินทรัพย์สุทธิ/ส่วนทุน	รวมสินทรัพย์สุทธิ/ส่วนทุน
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 30 กันยายน 2560-ตามที่รายงานไว้เดิม		84,328,885.24	109,658,727.10	-	193,987,612.34
ผลสะสมจากการแก้ไขข้อผิดพลาดปีก่อน	12	-	(140,696,984.50)	-	(140,696,984.50)
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 30 กันยายน 2560-หลังการปรับปรุง		**84,328,885.24**	**(31,038,257.40)**	-	**53,290,627.84**
การเปลี่ยนแปลงในสินทรัพย์สุทธิ/ส่วนทุนสำหรับปี 2561					
รายได้สูงกว่าค่าใช้จ่ายสำหรับงวด		-	(22,496,724.20)	-	(22,496,724.20)
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 30 กันยายน 2561		**84,328,885.24**	**(53,534,981.60)**	-	**30,793,903.64**

หมายเหตุ : ประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร งบแสดงฐานะการเงิน

ณ วันที่ 30 กันยายน 2561

หน่วย : บาท

	หมายเหตุ	ปี 2561	ปี 2560
รายได้			
รายได้จากงบประมาณ	13	528,069,464.76	551,744,747.79
รายได้จากเงินกู้และรายได้อื่นจากรัฐบาล	14	46,629,262.50	87,356,718.74
รายได้จากการอุดหนุนและเงินบริจาค	15	7,744,140.83	17,062,036.48
รายได้อื่น		6,020.00	432,803.00
รวมรายได้		**582,488,888.09**	**656,488,306.01**
ค่าใช้จ่าย			
ค่าใช้จ่ายบุคลากร	16	111,165,440.41	104,823,016.60
ค่าบำเหน็จบำนาญ	17	19,351,705.47	19,972,152.77
ค่าตอบแทน	18	96,820.00	151,680.00
ค่าใช้สอย	19	413,557,260.88	448,912,719.15
ค่าวัสดุ		3,826,787.59	3,243,528.09
ค่าสาธารณูปโภค	20	5,256,122.21	5,368,223.00
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	21	63,792,131.65	12,105,206.04
ค่าใช้จ่ายอื่น		-12,100,655.92	729,531.27
รวมค่าใช้จ่าย		**604,945,612.29**	**595,306,056.92**
รายได้สูง/(ต่ำ)กว่าค่าใช้จ่าย		**-22,496,724.20**	**61,182,249.09**

หมายเหตุ : ประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้



รายงานฐานะเงินงบประมาณรายจ่าย ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2561

รายการ	งบสุทธิ	การสำรองเงิน	ใบสั่งซื้อ/สัญญา	เบิกจ่าย	คงเหลือ
แผนงบประมาณ: แผนงาน					
บุคลากรภาครัฐ					
งบบุคลากร	93,857,614.89	-	-	93,857,614.58	-
งบดำเนินงาน	1,174,769.00	-	-	1,147,598.00	27,171.00
					135,793.32
แผนงบประมาณ : แผนงานพื้นฐาน					
ด้านการสร้างความสามารถในการ					
แข่งขันของประเทศ					
งบดำเนินงาน	36,380,133.95	-	7,587,512.49	26,904,556.21	1,888,065.25
งบลงทุน	3,769,666.05	-	552,510.55	3,174,271.90	42,883.60
งบรายจ่ายอื่น	14,920,400.00	-	3,602,174.70	11,318,172.30	53.00
					-
แผนงบประมาณ: แผนงานบูรณาการ					
พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้าน					
คมนาคมและระบบโลจิสติกส์					
งบลงทุน	328,550,550.00	1,475,596.00	143,680,904.00	183,224,050.40	170,000.00
งบรายจ่ายอื่น	15,425,350.00	-	-	15,425,350.00	-
		-			
แผนงบประมาณ : แผนงานบูรณาการ					
การพัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพ					
การใช้พลังงานที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม					
งบลงทุน	8,112,500.00	-	-	8,112,500.00	-
รวม	**502,190,983.89**	**1,475,596.00**	**155,423,101.74**	**343,164,113.30**	**2,128,172.85**



รายงานฐานะเงินงบประมาณรายจ่ายจากเงินกันไว้เบิกเหลื่อมปี ก่อนปีงบประมาณ พ.ศ. 2560

รายการ	เงินกันไว้เบิกจ่ายเหลื่อมปี (สุทธิ)	เบิกจ่าย	คงเหลือ
แผนงบประมาณ:แผนงานพื้นฐาน ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขันของประเทศ			
งบดำเนินงาน	6,387,659.00	6,387,659.00	-
งบลงทุน	21,891,250.00	15,678,750.00	6,212,500.00
งบรายจ่ายอื่น	29,995,213.85	5,090,213.85	24,905,000.00
แผนงบประมาณ : แผนบูรณาการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์			
งบลงทุน	5,323,353.60	5,323,353.60	-
งบรายจ่ายอื่น	13,245,400.00	13,245,400.00	-
แผนงบประมาณ : แผนบูรณาการสร้างความเสมอภาคเพื่อรองรับสังคมผู้สูงอายุ			
งบรายจ่ายอื่น	1,174,000.00	1,174,000.00	-
แผนงบประมาณ : แผนบูรณาการเสริมสร้างความเข้มแข็งและยั่งยืนให้กับเศรษฐกิจภายในประเทศ			
งบลงทุน	60,265,101.00	60,265,101.00	-
รวม	**138,281,977.45**	**138,281,977.45**	**31,117,500.00**

รายงานฐานะเงินงบประมาณรายจ่ายจากเงินกันไว้เบิกเหลื่อมปี ก่อนปีงบประมาณ พ.ศ. 2559

รายการ	เงินกันไว้เบิกจ่ายเหลื่อมปี (สุทธิ)	เบิกจ่าย	คงเหลือ
แผนงบประมาณ : พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์			
งบลงทุน	26,976,250.00	25,946,250.00	1,030,000.00
งบรายจ่ายอื่น	1,479,861.00	-	1,424,130.00
รวม	**28,456,111.00**	**25,946,250.00**	**2,509,861.00**

รายงานฐานะเงินงบประมาณรายจ่ายจากเงินกันไว้เบิกเหลื่อมปี ก่อนปีงบประมาณ พ.ศ. 2558

รายการ	เงินกันไว้เบิกจ่ายเหลื่อมปี	เบิกจ่าย	คงเหลือ
แผนงบประมาณ :	(สุทธิ)		
พัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน			
และระบบโลจิสติกส์			
งบลงทุน	2,436,856.46	2,436,856.46	-
งบรายจ่ายอื่น	1,424,130.00	-	1,424,130.00
รวม	**3,860,986.46**	**2,436,856.46**	**1,424,130.00**

รายงานฐานะเงินงบประมาณรายจ่ายจากเงินกันไว้เบิกเหลื่อมปี ก่อนปีงบประมาณ พ.ศ. 2557

รายการ	เงินกันไว้เบิกจ่ายเหลื่อมปี	เบิกจ่าย	คงเหลือ
แผนงบประมาณ :	(สุทธิ)		
พัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน			
งบลงทุน	507,816.00	95,316.00	412,500.00
รวม	**507,816.00**	**95,316.00**	**412,500.00**

รายงานรายได้แผ่นดิน
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2561

(หน่วย : บาท)

รายได้แผ่นดินที่จัดเก็บ	**2561**	**2560**
รายได้แผ่นดิน-นอกจากภาษี		
รายได้จากการขายสินค้าและบริการ	20,005.00	855,781.00
รายได้อื่น	6,706,753.93	12,624,888.72
รวมรายได้แผ่นดิน-นอกจากภาษี	6,726,758.93	13,480,699.72
รายได้แผ่นดินรอนำส่งคลัง	(6,726,758.93)	(13,480,699.72)
รวมรายได้สุทธิ	-	-

สนข.
สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร











สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.)

35 ถนนเพชรบุรี แขวงทุ่งพญาไท เขตราชเทวี กทม. 10400

โทร. 0-2215-5500 โทรสาร. 0-2215-5560

www.otp.go.th