สนข
สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

2562
รายงานประจำปี



สนข. ขับเคลื่อนแผนงานคมนาคมเพื่อความสุขของประชาชน

www.otp.go.th

Teamwork Open-mind Partnership

Otpthailand

สนข
สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

2562
รายงานประจำปี



สนข. ขับเคลื่อนแผนงานคมนาคมเพื่อความสุขของประชาชน

www.otp.go.th

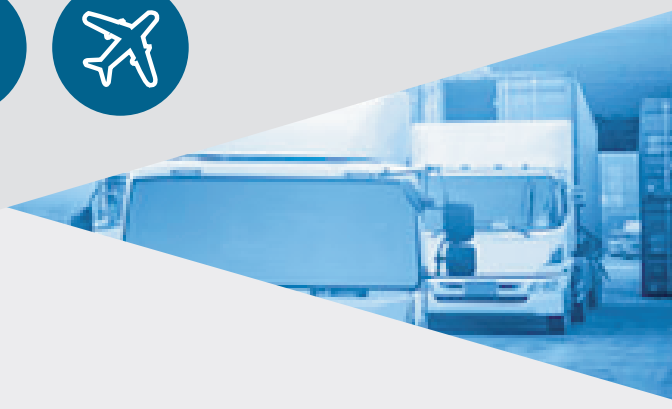
Teamwork Open-mind Partnership

Otpthailand



สนข
สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

สนข. ขับเคลื่อนพันธกิจ สู่เป้าหมายด้วยยุทธศาสตร์





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 และมาตรฐานที่สามารถขับเคลื่อนการปฏิบัติงานให้บรรลุเป้าหมายอย่างมีประสิทธิภาพ

5. เพื่อให้มีการบริหารจัดการองค์กรและทรัพยากรบุคคลที่มีประสิทธิภาพ

ค่านิยม "ทีมงานเป็นเลิศ ร่วมใจเปิดกว้าง สานสร้างเครือข่าย"

T-Team Work

มุ่งเน้นการทำงานเป็นทีม มีจุดมุ่งหมายและเป้าหมายร่วมกัน มีความรับผิดชอบต่อหน้าที่โดยมุ่งผลสัมฤทธิ์ของงาน

O-Open-Mind

มุ่งเน้นการทำงานแบบเปิดใจ ยอมรับฟังความเห็นของผู้อื่น เกิดการบูรณาการและแลกเปลี่ยนความรู้

P-Partnership

มุ่งเน้นการประสานความร่วมมือ และการมีส่วนร่วมในการทำงาน

OTP TO TOP
Teamwork Open-mind Partnership



สนข
สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง เพื่อมุ่งสู่การขนส่งอย่างยั่งยืน





กำหนดนโยบายและแผนพัฒนาฯ เพื่อวางรากฐานสู่อนาคต

1. แผนพัฒนาการขนส่งทางอากาศของประเทศไทย ระยะ 15 ปี (พ.ศ. 2562 – 2576)

ที่ผ่านมาการพัฒนาการขนส่งทางอากาศของไทย ยังมีทิศทางการพัฒนานโยบาย กฎหมายและระเบียบต่างๆ ที่ยังไม่เอื้อต่อการดำเนินธุรกิจการบินเท่าที่ควร การบริหารจัดการที่ยังไม่เต็มประสิทธิภาพ และขาดการบูรณาการของหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้อง ส่งผลให้บรรยากาศการลงทุนในธุรกิจการบินของไทย ขาดแรงดึงดูดภาคเอกชนทั้งในประเทศและต่างประเทศ เป็นผลให้การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบบริการการเดินอากาศเป็นไปอย่างล่าช้าและไม่ทันต่อแนวโน้มการเติบโตของปริมาณการขนส่งทางอากาศ ประกอบกับภาคการผลิตบุคลากรด้านการบินที่ยังผลิตบุคลากรได้ไม่ตรงกับความต้องการของตลาด และไม่สามารถสนองต่อความต้องการของภาคธุรกิจ

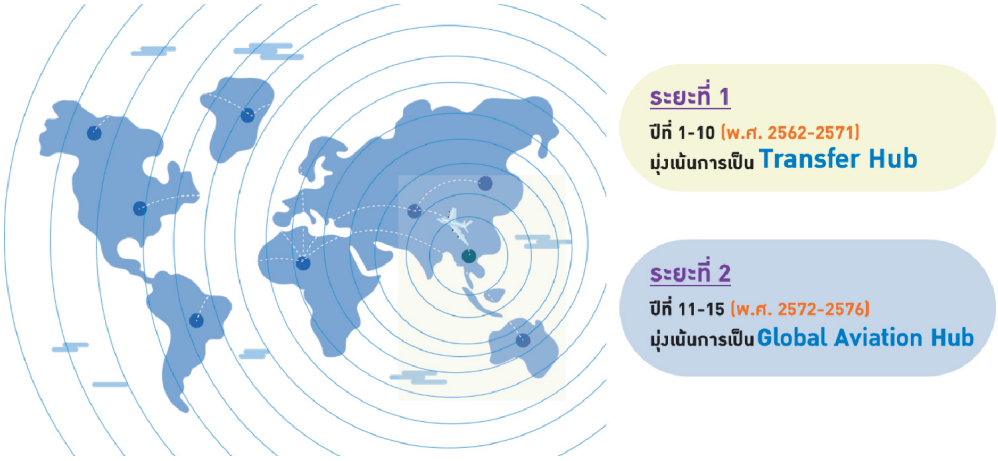
ดังนั้น เพื่อให้การพัฒนาการขนส่งทางอากาศของไทย มีทิศทางและแนวทางการพัฒนาที่ชัดเจนและบูรณาการทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้องเพื่อแก้ปัญหาดังกล่าวได้จริง สามารถเพิ่มขีดความสามารถของท่าอากาศยานสนับสนุนการพัฒนาธุรกิจการบิน อุตสาหกรรมการบินและธุรกิจที่เกี่ยวเนื่อง รวมถึงการบริการการเดินอากาศได้บรรลุผลอย่างเป็นรูปธรรม กระทรวงคมนาคม โดย สนข. จึงได้กำหนดให้จัดทำ "การศึกษาจัดทำแผนแม่บทการขนส่งทางอากาศของประเทศไทย" โดยผลลัพธ์ของการดำเนินงาน คือ แผนพัฒนาการขนส่งทางอากาศของประเทศไทย ระยะ 15 ปี (พ.ศ. 2562-2576)

วิสัยทัศน์

"การเป็นศูนย์กลางธุรกิจการบินระดับโลก"
"To be a World Class Hub for Aviation Business"

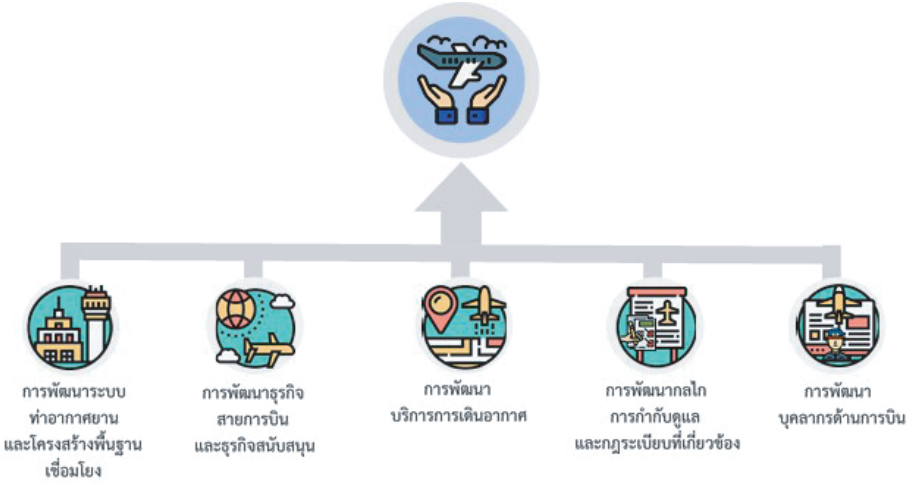
แผนพัฒนาการขนส่งทางอากาศของประเทศไทยได้กำหนดระยะเวลาของแผนไว้ 15 ปี โดยแบ่งการพัฒนาออกเป็น 2 ระยะ ได้แก่ ช่วงแรก 10 ปี (พ.ศ. 2562-2571) และช่วงที่สอง 5 ปี (พ.ศ. 2572-2576) ซึ่งกำหนดเป้าหมายความสำเร็จของการพัฒนา 2 ระยะ ไว้ดังนี้

- *ระยะที่ 1 มุ่งเน้นการเป็น Transfer Hub*
- *ระยะที่ 2 มุ่งสู่การเป็น Global Aviation Hub*



แผนพัฒนาการขนส่งทางอากาศของประเทศไทย ประกอบด้วยแนวทางการพัฒนา 5 แนวทาง ดังนี้

- *แนวทางการพัฒนาที่ 1 ด้านการพัฒนาระบบท่าอากาศยานและโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยง*
- *แนวทางการพัฒนาที่ 2 ด้านการพัฒนาธุรกิจสายการบินและธุรกิจสนับสนุน*
- *แนวทางการพัฒนาที่ 3 ด้านการพัฒนาบริการการเดินอากาศ*
- *แนวทางการพัฒนาที่ 4 ด้านการพัฒนากลไกการกำกับดูแลและกฎ ระเบียบที่เกี่ยวข้อง*
- *แนวทางการพัฒนาที่ 5 ด้านการพัฒนาบุคลากรด้านการบิน*



นอกจากแนวทางการพัฒนาข้างต้นแล้ว ยังมีอีก 2 ปัจจัยสำคัญ ที่จะทำให้การพัฒนาการขนส่งทางอากาศของประเทศไทย ประสบความสำเร็จ คือ การปรับรูปแบบการดำเนินงานของหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องให้มุ่งสู่เป้าหมายร่วมกัน เพื่อแก้ปัญหาต่างที่กล่าวมาแล้วข้างต้น เช่น การตอบสนองความต้องการของภาคธุรกิจ ปัญหามาตรฐานความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัย เป็นต้น เพื่อยกระดับให้เป็น Transfer Hub ได้ ในขณะเดียวกันต้องสร้างบรรยากาศการลงทุน และพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านต่างๆ เพื่ออำนวยความสะดวกแก่นักลงทุนและโครงการลงทุนในธุรกิจการบินและอุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนอากาศยาน เพื่อยกระดับให้เป็น Global Aviation Hub

นอกจากนี้ต้องภาครัฐต้องส่งเสริมนโยบายส่งเสริมการแข่งขันเสรีและเป็นธรรมในธุรกิจการบินอย่างต่อเนื่อง และปรับโครงสร้างสาขาขนส่งทางอากาศ ด้วยการ "จัดตั้งคณะกรรมการนโยบายการขนส่งแห่งชาติ" มาทำหน้าที่กำหนดนโยบายการขนส่งทุกสาขา เพื่อให้หน่วยงานกำกับดูแลเป็นอิสระจากนโยบาย

ทั้งนี้ แผนทุกแผนจะสำเร็จได้หรือไม่ขึ้นอยู่กับการนำแผนไปสู่การปฏิบัติที่ต้องอาศัยความร่วมมือจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งหมด ทั้งภาครัฐและเอกชนในการดำเนินการร่วมกันนำพาประเทศไทยสู่การเป็น "ศูนย์กลางธุรกิจการบินของภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกที่มีมาตรฐานการให้บริการระดับโลก" ตามเป้าหมายที่กำหนดไว้

2. แผนการพัฒนาท่าเรือบก (Dry Port)ของประเทศไทย

ท่าเรือบก (Dry Port) คืออะไร บริเวณพื้นที่ตอนในของประเทศที่มีการดำเนินงานเป็นศูนย์โลจิสติกส์ ซึ่งทำหน้าที่เสมือนท่าเรือ (ยกเว้นการขนถ่ายสินค้าขึ้น-ลงเรือ) รองรับการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศในระบบคอนเทนเนอร์ มีการเชื่อมต่อการขนส่งได้ตั้งแต่ 2 รูปแบบขึ้นไป โดยมีการขนส่งทางรางเป็นหลัก

ภาพรวมการศึกษา ปัจจุบันท่าเรือแหลมฉบังมีปริมาณคอนเทนเนอร์ผ่านเข้า-ออกเป็นจำนวนมาก ได้ส่งผลกระทบโดยตรงต่อปริมาณการจราจรบนถนนบริเวณโดยรอบท่าเรือแหลมฉบังและถนนโครงข่ายเชื่อมโยง จึงจำเป็นต้องมีการพัฒนาโครงข่ายการขนส่งสินค้าเชื่อมโยงระหว่างท่าเรือแหลมฉบังกับจุดต้นทาง-ปลายทางการขนส่งสินค้าในประเทศและประตูการค้าชายแดนที่สำคัญของประเทศ ประกอบกับนโยบายของประเทศที่มุ่งเน้นการพัฒนายกระดับโลจิสติกส์ของประเทศให้เป็นกลไกหนึ่งในการสนับสนุนการพัฒนาประเทศไปสู่การเป็นศูนย์กลางทางการค้า การบริการ และการลงทุนในภูมิภาค โดยมุ่งมั่นพัฒนาการขนส่งทางราง รวมทั้งสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ และศูนย์บริการโลจิสติกส์ ในแนวเส้นทางยุทธศาสตร์ที่สามารถเชื่อมโยงกับฐานการผลิตอุตสาหกรรม และฐานเกษตรกรรม ไปยังท่าเรือแหลมฉบังซึ่งเป็นประตูการค้าหลักและด่านการค้าสำคัญของประเทศ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ได้ตระหนักถึงความสำคัญดังกล่าวข้างต้น และเห็นสมควรให้มีการศึกษาจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาท่าเรือบก (Dry Port) เพื่อเป็นกลไกสำคัญประการหนึ่งในการส่งเสริมการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้าผ่านการขนส่งทางราง ซึ่งสามารถประหยัดต้นทุนและลดปัญหาการจราจรแออัดบริเวณโดยรอบท่าเรือแหลมฉบัง เพื่อนำไปสู่การเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของภูมิภาคต่อไปในอนาคต



การกำหนดกรอบระยะเวลาในการพัฒนา Dry Port

Dry Port		ปริมาณสินค้า (TEUs)*		EIRR (ร้อยละ)		ความพร้อมของโครงสร้างพื้นฐานทางราง (พ.ศ.)		การออกแบบและก่อสร้าง Dry Port		ปีเปิด (พ.ศ.)
จังหวัด	ประเภท	พ.ศ.2567	พ.ศ.2570	กรณีรถไฟดีเซล	กรณีรถไฟไฟฟ้า	ทางคู่	ระบบเดินรถด้วยไฟฟ้า	ระยะเวลา (ปี)	ปีที่ควรเริ่มดำเนินการ (พ.ศ.)	
นครสวรรค์	Mid-range Dry Port	85,800	95,800	15.08	28.27	2565	2569	3	2567	2570
ขอนแก่น	Mid-range Dry Port	205,500	226,700	20.90	37.34	2566	2567	3	2565	2568
นครราชสีมา	Mid-range Dry Port	259,400	287,400	18.79	31.59	2566	2567	3	2565	2568
ฉะเชิงเทรา	Close Dry Port	348,700	395,300	8.30	12.83	เสร็จเรียบร้อย	2567	3	2564	2567

หมายเหตุ: * ปริมาณสินค้า (TEU) ที่เหมาะสมต่อการเปิดให้บริการ Dry Port ประมาณ 100,000 TEUs/ปี ขึ้นไป

ปัจจัยแห่งความสำเร็จ (Key Success Factor)

ทั้งนี้ การที่บริการขนส่งสินค้าทางรางผ่าน Dry Port จะสามารถแข่งขันกับการขนส่งทางถนนได้นั้น จำเป็นต้องมีคุณลักษณะที่สำคัญอื่นๆ อีกหลายประการ ที่เป็นปัจจัยแห่งความสำเร็จของ Dry Port ได้แก่ (i) ความสามารถในการสร้างอุปสงค์ของสินค้าเที่ยวกลับ (ii) ความสำเร็จในการหาผู้ประกอบการสายเรือเข้ามาบริหารพื้นที่ใน Dry Port (iii) ความน่าเชื่อถือของบริการ (ความตรงต่อเวลาในการขนส่งตั้งแต่ต้นทางถึงปลายทาง) (iv) ต้นทุนรวมในการขนส่งตั้งแต่ต้นทางถึงปลายทางที่แข่งขันกับการขนส่งทางถนน (v) ความพร้อมและการบูรณาการในการให้บริการของภาครัฐ (vi) ความยืดหยุ่นของทางเลือกรูปแบบการขนส่ง และ (vii) ระบบการรับประกันของการขนส่งสินค้าทางรถไฟ

3. รายงานติดตามและประเมินผลแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558 – 2565

กระทรวงคมนาคมได้จัดทำแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558 – 2565 โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นกรอบแนวทางในการพัฒนาภาคคมนาคมขนส่งของประเทศ ในระยะ 8 ปี ซึ่งเป็นกลไกในการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม กระตุ้นเศรษฐกิจ การสร้างงาน กระจายรายได้ และสร้างความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของประชาชน ซึ่งคณะรักษาความสงบแห่งชาติ ได้ให้ความเห็นชอบ เมื่อวันที่ 29 กรกฎาคม 2557 และคณะรัฐมนตรีได้มีมติเห็นชอบเมื่อวันที่ 27 มีนาคม 2558 โดยสาระสำคัญของแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานฯ 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 เดือนกันยายน 2562 โดยรายละเอียดสถานะโครงการ ดังนี้ โครงการที่อยู่ระหว่างการศึกษา จำนวน 6 โครงการ คิดเป็นร้อยละ 5.4 ของโครงการภายใต้แผนพัฒนาฯ โครงการที่ศึกษาแล้วเสร็จ จำนวน 7 โครงการ คิดเป็นร้อยละ 6.3 ของโครงการภายใต้แผนพัฒนาฯ โครงการที่อยู่ระหว่างการพิจารณารายงานวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) จำนวน 6 โครงการ คิดเป็นร้อยละ 5.4 ของโครงการภายใต้แผนพัฒนาฯ โครงการที่อยู่ระหว่างเตรียมนำเสนอ ครม. จำนวน 12 โครงการ คิดเป็นร้อยละ 10.8 ของโครงการภายใต้แผนพัฒนาฯ โครงการที่อยู่ระหว่างเตรียมประกวดราคา จำนวน 6 โครงการ คิดเป็นร้อยละ 5.4 ของโครงการภายใต้แผนพัฒนาฯ โครงการอยู่ระหว่างประกวดราคา จำนวน 4 โครงการ คิดเป็นร้อยละ 3.6 ของโครงการภายใต้แผนพัฒนาฯ โครงการที่อยู่ระหว่างการก่อสร้าง/ดำเนินการ จำนวน 39 โครงการ คิดเป็นร้อยละ 35.1 ของโครงการภายใต้แผนพัฒนาฯ โครงการที่ดำเนินการแล้วเสร็จ จำนวน 17 โครงการ คิดเป็นร้อยละ 15.32 ของโครงการภายใต้แผนพัฒนาฯ โครงการที่ถูกชะลอ/ยุติโครงการ จำนวน 8 โครงการ คิดเป็นร้อยละ 7.2 ของโครงการภายใต้แผนพัฒนาฯ และแผนงาน/โครงการที่ยังไม่ได้เริ่มดำเนินการ จำนวน 6 โครงการ คิดเป็นร้อยละ 5.4 ของโครงการภายใต้แผนพัฒนาฯ (ตารางที่ 2)

ตารางที่ 2 สรุปสถานะโครงการตามแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558 – 2565 ณ เดือนกันยายน 2562

แผนงาน	สถานะโครงการ										รวม
	ศึกษา *	ศึกษาแล้วเสร็จ	EIA	ครม.	เตรียมประกวดราคา	ประกวดราคา	ก่อสร้าง/ดำเนินการ	แล้วเสร็จ	ยุติ/ยกเลิก	ไม่ได้ดำเนินการ	
1. การพัฒนาโครงข่ายรถไฟระหว่างเมือง	-	2	2	8	2	2	9	3	-	3	**31**
2. การพัฒนาโครงข่ายขนส่งสาธารณะเพื่อแก้ไขปัญหาจราจรในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล	1	1	2	2	2	1	5	5	5	-	**24**
3. การเพิ่มขีดความสามารถทางหลวงเพื่อเชื่อมโยงฐานการผลิตที่สำคัญของประเทศและเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน	2	1	1	-	1	-	17	2	-	2	**26**
4. การพัฒนาโครงข่ายการขนส่งทางน้ำ	3	3	-	-	-	1	3	1	3	1	**15**
5. การเพิ่มขีดความสามารถในการให้บริการขนส่งทางอากาศ	-	-	1	2	1	-	5	6	-	-	**15**
รวม	**6**	**7**	**6**	**12**	**6**	**4**	**39**	**17**	**8**	**6**	**111**

หมายเหตุ * การศึกษา อาทิ การศึกษาความเป็นไปได้ การศึกษาแนวคิด การศึกษาออกแบบรายละเอียด การศึกษาตาม พ.ร.บ.การให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2556



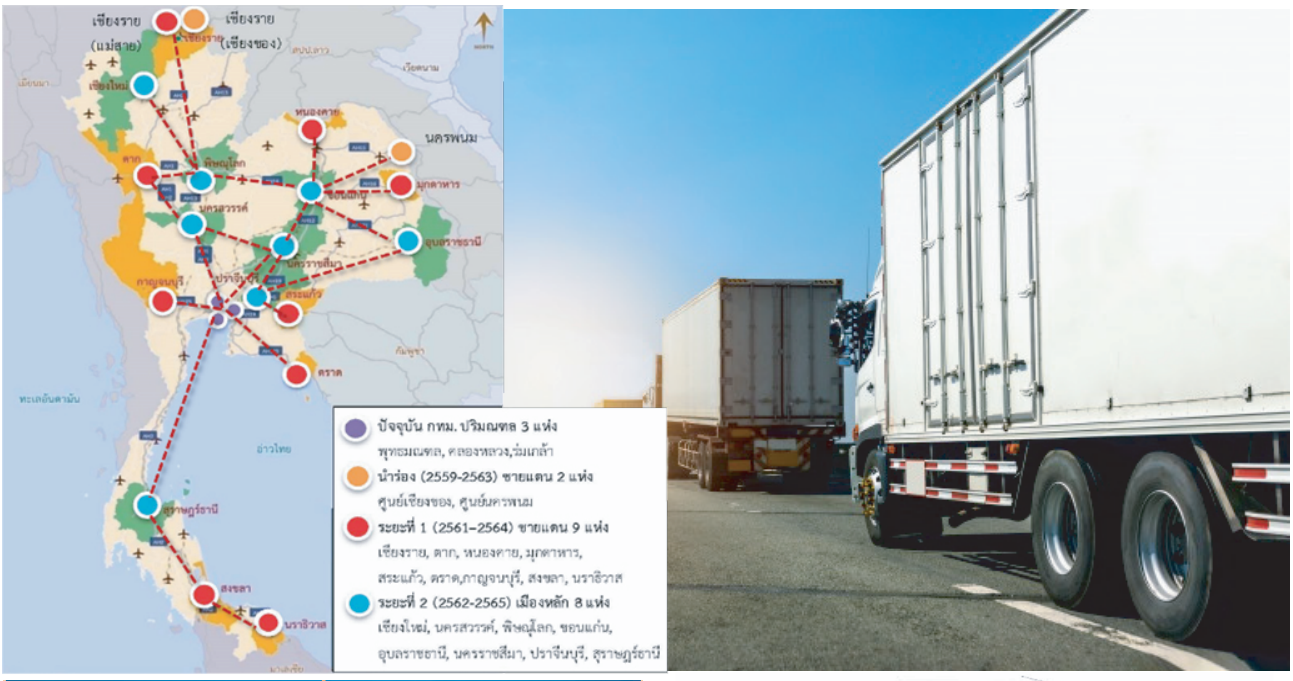
4. ผลการดำเนินการตามแผนงานบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2562

แผนงานบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2562 มี สนข. เป็นหน่วยงานเจ้าภาพ และหน่วยรับงบประมาณ 10 กระทรวง รวม 22 หน่วยงาน มีจำนวนโครงการรวม 65 โครงการ วงเงินรวมทั้งสิ้น 98,808.3637 ล้านบาท มีเป้าหมายการดำเนินงาน 2 เป้าหมาย ดังนี้ 1) เป้าหมายที่ 1 โครงข่ายคมนาคมขนส่งมีความสะดวก รวดเร็ว และมีประสิทธิภาพ สามารถเชื่อมโยงทั่วถึงทั้งภายในประเทศและต่างประเทศ และ 2) เป้าหมายที่ 2 การบริหารจัดการโลจิสติกส์และห่วงโซ่อุปทานและการอำนวยความสะดวกทางการค้าให้มีประสิทธิภาพและได้มาตรฐานสากล โครงการภายใต้แผนงานบูรณาการฯ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2562 จำนวน 65 โครงการ สรุปผลการดำเนินงาน ณ สิ้นไตรมาสที่ 3 (ตุลาคม 2561 – มิถุนายน 2562) ดังนี้ 1) โครงการที่อยู่ระหว่างดำเนินการและมีผลการดำเนินงานตามแผนที่กำหนด อาทิ โครงการยกระดับความปลอดภัยบริเวณทางแยกขนาดใหญ่ ดำเนินการปรับปรุงทางแยก 57 แห่งแล้ว เป็นไปตามแผนที่กำหนด 2) โครงการที่อยู่ระหว่างดำเนินการและมีผลการดำเนินงานล่าช้ากว่าแผนที่กำหนด อาทิ โครงการปรับปรุงระบบอาณัติสัญญาณไฟสีทั่วประเทศ กิจกรรมปรับปรุงระบบอาณัติสัญญาณไฟสีทั่วประเทศ งานจ้างผู้รับเหมาก่อสร้าง ต้องรอให้ที่ปรึกษาจัดประกวดราคาและได้ผู้รับจ้างก่อนจึงจะลงนามสัญญาได้ 3)โครงการที่อยู่ระหว่างดำเนินการและมีผลการดำเนินงานที่เร็วกว่าแผนที่กำหนด อาทิ โครงการยกระดับมาตรฐานทาง กิจกรรมก่อสร้างถนนลาดยาง/คอนกรีต ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ 570.22 กิโลเมตร เร็วกว่าแผนการดำเนินงานที่กำหนดไว้ 453.45 กิโลเมตร 3. ผลการเบิกจ่ายงบประมาณ ณ สิ้นไตรมาสที่ 3 (ตุลาคม 2561 – มิถุนายน 2562) กำหนดแผนการเบิกจ่าย 72,035.5781 ล้านบาท และมีผลการเบิกจ่าย 46,773.6282 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 64.93 ของแผนในไตรมาส ที่ 3 ซึ่งเบิกจ่ายได้น้อยกว่าแผนที่กำหนดไว้

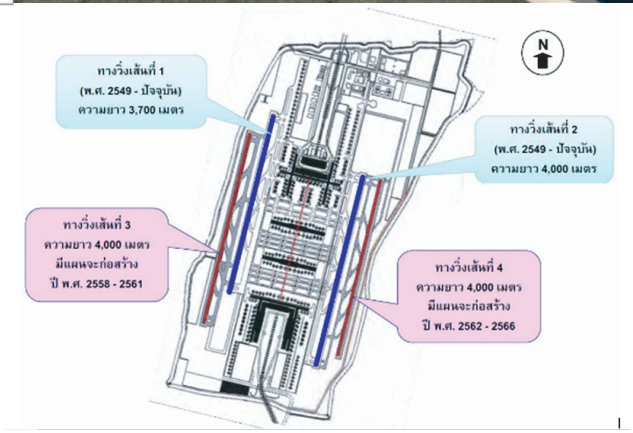
5. การวิเคราะห์ กลั่นกรอง และประเมินความเหมาะสมความเป็นไปได้ของแผนงาน/โครงการลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน

บทบาทสำคัญประการหนึ่งของ สนข. ในฐานะหน่วยงานวิชาการด้านนโยบายและแผน คือ การวิเคราะห์กลั่นกรอง และประเมินความเหมาะสมความเป็นไปได้ของแผนงาน/โครงการลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและบริการระบบขนส่งทางบก ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศ ตลอดจนโครงการลงทุนที่มีความเหมาะสมจะดำเนินการโดยให้เอกชนร่วมลงทุน (PPP) ภายใต้พระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างภาครัฐและเอกชน พ.ศ.2562 ของหน่วยงานส่วนราชการและรัฐวิสาหกิจในสังกัดกระทรวงคมนาคม รวมทั้งภารกิจการพิจารณาเสนอแนวทางการปรับปรุงโครงสร้างเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของหน่วยงาน ซึ่งกลุ่มแผนการลงทุน สำนักแผนงาน ได้จัดทำเป็นความเห็นและข้อเสนอแนะประกอบการพิจารณาของกระทรวงคมนาคม รวมทั้งนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบ ในการดำเนินแผนงาน/โครงการเพื่อขับเคลื่อนการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งคนและสินค้า และการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานรองรับเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดนและประตูการค้าที่สำคัญของประเทศ ตลอดจนเพิ่มความปลอดภัยในการเดินทางสัญจร โดยในปีงบประมาณ 2562 กลุ่มแผนการลงทุนได้พิจารณาความเหมาะสมในการดำเนินโครงการลงทุนและการกำหนดนโยบายที่สำคัญของกระทรวงคมนาคม ดังนี้

ทางบก การพิจารณาวิเคราะห์กลั่นกรองผลการศึกษาและวิเคราะห์โครงการสถานีขนส่งสินค้าภูมิภาค จำนวน 17 แห่ง ของกรมการขนส่งทางบก โดยแบ่งเป็น 2 กลุ่ม คือ กลุ่มสถานีขนส่งสินค้าจังหวัดชายแดน 9 แห่ง และกลุ่มสถานีขนส่งสินค้าเมืองหลัก 8 แห่ง เพื่อให้การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ด้านการขนส่งสินค้าทางถนนของประเทศมีประสิทธิภาพ โดยมีสถานีขนส่งสินค้า (Truck Terminal) เป็นสิ่งอำนวยความสะดวกด้านโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญประเภทหนึ่ง ทำหน้าที่เป็นศูนย์รวบรวมและกระจาย (Hub and Spoke) สินค้าทางถนน ครอบคลุมพื้นที่ทั่วประเทศและเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน







ทางน้ำ การวิเคราะห์กลั่นกรองการพิจารณาการดำเนินการภายหลังสิ้นสุดสัญญาสัมปทาน ท่าเทียบเรือ A5 B2 B3 และ B4 ท่าเรือแหลมฉบังเพื่อให้เป็นไปตามขั้นตอนของพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างภาครัฐและเอกชน พ.ศ. 2562

ทางอากาศ การวิเคราะห์กลั่นกรองโครงการของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ประกอบด้วยโครงการก่อสร้างทางวิ่งเส้นที่ 3 ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เพื่อเพิ่มขีดความสามารถของระบบทางวิ่งจาก 68 เที่ยวบินต่อชั่วโมงเป็น 94 เที่ยวบินต่อชั่วโมง รวมถึงโครงการจัดตั้งศูนย์ฝึกอบรมบุคลากรด้านการบินและอวกาศอู่ตะเภาของสถาบันการบินพลเรือน เพื่อเป็นศูนย์ฝึกอบรมบุคลากรที่มีมาตรฐานระดับโลก ทั้งด้านการบำรุงรักษาและการผลิตชิ้นส่วนอากาศยาน รวมถึงเป็นศูนย์กลางการเรียนรู้ และการถ่ายทอดเทคโนโลยีด้านการผลิตและซ่อมบำรุงอากาศยาน สู่บุคลากรในภาคอุตสาหกรรม ภาคการศึกษา และภาคส่วนอื่นที่เกี่ยวข้อง โดยโครงการดังกล่าวข้างต้น จะช่วยเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับปริมาณการจราจรทางอากาศที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องทุกด้านได้อย่างปลอดภัย สะดวก รวดเร็ว และได้มาตรฐานขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization : ICAO) เพื่อให้ไทยเป็นศูนย์กลางการบินในภูมิภาคต่อไป



6. แผนปฏิบัติการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2562

สนข. ได้จัดทำแผนปฏิบัติการ สนข. ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2562 สำหรับใช้เป็นกรอบในการติดตามและประเมินความสำเร็จในการดำเนินงานตามแผนยุทธศาสตร์ สนข. ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2560 – 2564) (ฉบับทบทวน) ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2562 โดยมีโครงการ/กิจกรรมภายใต้แผนปฏิบัติการ สนข.ฯ จำแนกตามประเด็นยุทธศาสตร์และกลยุทธ์ รวมทั้งสิ้น 53 โครงการ/กิจกรรม ดังนี้

1. ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 1 พัฒนานโยบายและแผนงานคมนาคมเพื่อการพัฒนาประเทศอย่างยั่งยืน : 30 โครงการ/กิจกรรม ประกอบด้วย

– กลยุทธ์ที่ 1.1 มุ่งเน้นการจัดทำนโยบายและแผนพัฒนาการเพิ่มประสิทธิภาพของระบบคมนาคมเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ (Transport Efficiency: TE) จำนวนโครงการ/ กิจกรรม 14 โครงการ

– กลยุทธ์ที่ 1.2 มุ่งเน้นการจัดทำนโยบายและแผนพัฒนาเพื่อยกระดับการเข้าถึงระบบคมนาคมของประชาชนทุกกลุ่มอย่างเสมอภาคและเท่าเทียม (Inclusive Transport: IT) จำนวน 6 โครงการ

– กลยุทธ์ที่ 1.3 มุ่งเน้นการจัดทำนโยบายและแผนพัฒนาระบบคมนาคมที่ปลอดภัยและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Green and Safe Transport: GST) จำนวน 6 โครงการ

2. ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 2 ผลักดันนโยบายและแผนงานคมนาคมสู่การปฏิบัติ : 17 โครงการ/กิจกรรม ประกอบด้วย

– กลยุทธ์ที่ 2.1 สร้างกลไกและขับเคลื่อนนโยบายและแผนงานคมนาคมไปสู่การปฏิบัติด้วยกระบวนการติดตามและประเมินผล (Monitoring and Evaluation: ME) จำนวน 15 โครงการ

– กลยุทธ์ที่ 2.2 สร้างการรับรู้และเข้าใจร่วมกับภาคีเครือข่ายที่เกี่ยวข้องเพื่อขับเคลื่อนนโยบายและแผนงานคมนาคมไปสู่การปฏิบัติ (Network Cognition : NC) จำนวน 2 โครงการ

3. ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 3 พัฒนาปัจจัยสนับสนุนความสำเร็จตามพันธกิจ : 6 โครงการ/กิจกรรม ประกอบด้วย

– กลยุทธ์ที่ 3.1 สั่งสมความรู้ ความสามารถ และประสบการณ์ของบุคลากรตามแนวทางการพัฒนาบุคลากรที่ต่อเนื่อง (Human Resource Development Road Map : HRD) จำนวน 3 โครงการ

– กลยุทธ์ที่ 3.2 ส่งเสริมการใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมในการสร้างสรรค์งานด้านคมนาคม (Technology and Innovation : TI) จำนวน 3 โครงการ

การดำเนินงานตามแผนปฏิบัติการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2562 จะสนับสนุนและขับเคลื่อนการดำเนินงานให้บรรลุเป้าหมายตามยุทธศาสตร์ สนข. ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2560 – 2564) (ฉบับทบทวน) ต่อไป

7. คู่มือการประเมินผลลัพธ์และผลกระทบ (Post Evaluation) ของข้อเสนอแนะนโยบายและแผนด้านคมนาคม

สนข. มีอำนาจหน้าที่ในการจัดทำแผนงาน/โครงการ/มาตรการ และติดตามประเมินผลโดยเมื่อ สนข. จัดทำแผนงาน/โครงการ/มาตรการแล้วเสร็จ ได้มอบหมายให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องขับเคลื่อน การดำเนินงานตามผลการศึกษาให้เกิดผลเป็นรูปธรรม โดย สนข. ดำเนินการติดตามและประเมินผลแผนงาน ในระดับมหภาค เช่น แผนหลักการพัฒนาระบบขนส่งและจราจร พ.ศ. 2554 – 2563 แผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558 – 2565 ซึ่งเป็นการประเมินผลลัพธ์/ผลกระทบจากการดำเนินแผนงาน/โครงการ/มาตรการของ สนข. ในช่วงระหว่างการดำเนินการ (Mid – Term Evaluation) ช่วงที่ดำเนินการแล้วเสร็จ (Terminal Evaluation) และช่วงหลังดำเนินการแล้วเสร็จ (Ex – Post Evaluation) และให้บริการแล้ว สนข. จึงได้ศึกษา วิเคราะห์เครื่องมือ กระบวนการ และแนวทางการพัฒนาระบบประเมินผลแผนงาน โครงการ และมาตรการด้านคมนาคมที่เหมาะสม เพื่อพัฒนาและเสนอแนะเครื่องมือและวิธีการประเมินผลลัพธ์และผลกระทบด้านคมนาคมที่เหมาะสมสำหรับ สนข. และจัดทำคู่มือประเมินผลลัพธ์และผลกระทบ (Post Evaluation) ของข้อเสนอแนะนโยบายและแผนด้านคมนาคมของ สนข. ต่อไป

เครื่องมือประเมินผลที่เหมาะสมสำหรับการประเมินแผนงานด้านคมนาคม ได้แก่ การประเมินความสำเร็จตามตัวชี้วัดของแผนงาน และการประเมินผลด้วย CIPP Model ตามลำดับ สำหรับเครื่องมือประเมินผลที่เหมาะสมสำหรับการประเมินโครงการและมาตรการด้านคมนาคม ได้แก่ การประเมินโครงการ 5 ด้าน การประเมินความสำเร็จตามตัวชี้วัด การประเมินผลด้วย CIPP Model และการวิเคราะห์ความคุ้มค่าต่อการลงทุน ตามลำดับ

ขั้นตอนการประเมินผลแผนงาน/โครงการ

สนข. ได้พัฒนาแนวทางการดำเนินงานและเครื่องมือสำหรับการดำเนินการ อาทิ หลักเกณฑ์การคัดเลือกแผนงาน/โครงการ/มาตรการ แบบฟอร์มการรายงานผล แนวทางการใช้เครื่องมือประเมินผล และวิธีการประเมินผล เพื่อสำนัก/กอง/ศูนย์/สำนักงานโครงการสามารถนำไปปรับใช้ให้เหมาะสมกับการประเมินผลแผนงาน/โครงการ/มาตรการในความรับผิดชอบ โดยมีแนวทางการดำเนินงาน ดังนี้

1. การคัดเลือกแผนงาน/โครงการ/มาตรการ โดยพิจารณาคัดเลือกแผนงาน/โครงการ/มาตรการของ สนข. ที่ดำเนินการแล้วเสร็จและมอบหมายหน่วยงานขับเคลื่อนดำเนินการ เพื่อนำมาประเมินคัดเลือกด้วยเกณฑ์การคัดเลือก 5 ด้าน ได้แก่ 1) ความสอดคล้องกับประเด็นยุทธศาสตร์หลัก 2) การนำไปใช้ขยายผล 3) สามารถได้ข้อมูลอย่างเพียงพอ 4) ความพร้อมของงบประมาณและทรัพยากร และ 5) การใช้ประโยชน์ เพื่อให้ได้แผนงาน/โครงการ/มาตรการที่มีความเหมาะสมที่สุดสำหรับการนำมาประเมินผล

2. การกำหนดประเด็นที่ต้องการประเมิน (Specification) โดยศึกษาวิเคราะห์แผนงาน/โครงการ/มาตรการ เพื่อกำหนดประเด็นที่ต้องการประเมินผล และวิเคราะห์สิ่งที่มุ่งประเมิน ทั้งนี้ ควรจัดทำตารางเหตุผลสัมพันธ์ (Logical Framework) เพื่อช่วยในการกำหนดประเด็นการประเมินและวิธีการวัดผลให้ชัดเจนและเป็นระบบ

3. การออกแบบการประเมินผล (Measurement) โดยคัดเลือกเครื่องมือประเมินผลที่เหมาะสม เช่น CIPP Model การประเมินโครงการ 5 ด้าน การวิเคราะห์ความคุ้มค่าต่อการลงทุน การประเมินความสำเร็จของตัวชี้วัด แล้วพัฒนาเครื่องมือการวัดผล และเครื่องมือการเก็บรวบรวมข้อมูลที่เหมาะสม

4. การเก็บรวบรวมข้อมูล (Data collection) โดยเตรียมการและเก็บรวบรวมข้อมูล จัดทำแผนการจัดเก็บข้อมูล ทดสอบ/ประเมินความเหมาะสมเครื่องมือเก็บข้อมูลและดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูล

5. การวิเคราะห์ผลและจัดทำรายงาน โดยดำเนินการสอบทานข้อมูลและจัดระบบข้อมูล ประมวลผลด้วยเครื่องมือประเมินผลที่เลือกมา อาทิ การประเมินโครงการ 5 ด้าน CIPP Model การประเมินผลตัวชี้วัดความสำเร็จ การวิเคราะห์ความคุ้มค่าต่อการลงทุน หรือวิเคราะห์ทางสถิติ แปรผล และวิเคราะห์ผลการประเมิน พร้อมจัดทำรายงานสรุปผลการประเมินผลเสนอ ผอ.สนข. ก่อนนำผลการประเมินมาใช้ประโยชน์ในการบริหารจัดการหรือการตัดสินใจต่อไป

นอกจากนี้ ควรให้ความสำคัญกับการสร้างวัฒนธรรมการประเมินผล (Evaluation culture) ในองค์กร ทั้งการพัฒนาศักยภาพบุคคลากรและสร้างความตระหนักรู้ การนำเทคโนโลยีที่เหมาสมมาใช้ และการสร้างความร่วมมือและความเชื่อมั่นระหว่างหน่วยงาน เพื่อให้ระบบประเมิลผลมีความเป็นพลวัตและเป็นระบบเปิดที่สามารถพัฒนาได้อย่างต่อเนื่องและเกิดความยั่งยืน



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 2562 สนข. ได้เสนอแนะนโยบาย แผนงาน โครงการ และกิจกรรมต่างๆ เพื่อการพัฒนาภาคคมนาคมขนส่งอย่างยั่งยืน โดยได้ดำเนินการจัดทำแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558-2565 สำหรับใช้เป็นกรอบในการวางรากฐานการพัฒนาสู่อนาคต การกำหนดมาตรการด้านความปลอดภัยในการเดินทางและการขนส่ง เพื่อความเชื่อมั่นของประชาชน การผลักดันการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วมเพื่อเพิ่มคุณภาพชีวิตที่ดีในการเดินทาง การพัฒนาระบบขนส่งในเมืองภูมิภาค เพื่อเชื่อมโยงเศรษฐกิจระหว่างกัน การจัดระบบการจราจรทางบก การพัฒนาระบบการขนส่งและจราจรและจัดสิ่งอำนวยความสะดวกในโครงสร้างพื้นฐานการขนส่ง รวมทั้งการพัฒนาฐานข้อมูลสารสนเทศ สำหรับใช้ประกอบการตัดสินใจในระดับนโยบายของกระทรวงคมนาคม

รายงานประจำปี 2562 ได้รวบรวมผลการดำเนินงานสำคัญในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งดังกล่าวในรอบปี เพื่อเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ให้กับประชาชน หน่วยงาน และผู้สนใจทั่วไปได้ใช้เป็นข้อมูลทางวิชาการที่เป็นประโยชน์ในการพัฒนาภาคคมนาคมขนส่งของประเทศในภาพรวมต่อไป



สร้างความมั่นคงและความปลอดภัยในการเดินทางและขนส่งเพื่อความเชื่อมั่นของประชาชน

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) เป็นหน่วยงานที่มีบทบาทในการขับเคลื่อนแผนงานสำคัญของกระทรวงคมนาคมให้ผู้ใช้ระบบขนส่งใช้บริการอย่างสะดวกสบาย มั่นใจ และมีความปลอดภัยในช่วงเทศกาลหยุดยาว สนข. โดยสำนักแผนความปลอดภัยได้มีแผนอำนวยความสะดวกและปลอดภัยของกระทรวงคมนาคม รองรับการเดินทางของประชาชนช่วงเทศกาลสำคัญ นอกจากนี้ การพัฒนาความปลอดภัยในระบบขนส่งของกระทรวงคมนาคมได้บูรณาการ การทำงานร่วมกับศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน กระทรวงมหาดไทย กระทรวงสาธารณสุข สำนักงานตำรวจแห่งชาติ หน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งส่วนกลาง ส่วนภูมิภาค และส่วนท้องถิ่น ตลอดจนภาคีเครือข่าย สถาบันการศึกษา และภาคเอกชนที่เกี่ยวข้อง มีสาระสำคัญ ดังนี้

1. แผนอำนวยความสะดวกและปลอดภัยรองรับการเดินทางของประชาชนช่วงเทศกาลปีใหม่และสงกรานต์ พ.ศ. 2562

สนข. ร่วมกับหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคมได้จัดทำแผนอำนวยความสะดวกและปลอดภัยรองรับการเดินทางของประชาชนช่วงเทศกาลที่สำคัญ ได้แก่ เทศกาลปีใหม่และเทศกาลสงกรานต์ ทั้งนี้เพื่อเตรียมความพร้อมของการบริการคมนาคมขนส่งให้ประชาชนเดินทางอย่างสะดวกสบายและปลอดภัย นอกจากนี้ เพื่อใช้เป็นกรอบให้หน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคมใช้ดำเนินการอำนวยความสะดวกและปลอดภัยให้กับประชาชนในช่วงเทศกาลต่างๆ ร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง โดยมีสาระสำคัญ ดังนี้

1.1 เป้าหมายสำคัญ

1) ระบบขนส่งสาธารณะเพียงพอ ไม่ล่าช้าและผู้โดยสารไม่ตกค้าง
2) บริหารจัดการจราจรให้เส้นทางบนโครงข่ายคมนาคมไม่ติดขัด
3) อุบัติเหตุลดลงร้อยละ 5 เมื่อเทียบกับปีที่ผ่านมา
4) อุบัติเหตุบริเวณจุดเสี่ยง จุดควบคุมและสายทางเฝ้าระวังลดลงร้อยละ 10 เมื่อเทียบกับปีที่ผ่านมา
5) ผู้ประจำรถโดยสารสาธารณะ รถไฟ เรือ และเครื่องบิน ต้องมีเวลาพักผ่อนอย่างเพียงพอ ไม่เสพสิ่งเสพติด แอลกอฮอล์ในลมหายใจต้องเป็นศูนย์มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์
6) ไม่มีผู้เสียชีวิตจากการขนส่งสาธารณะทั้งทางถนน ราง น้ำ และอากาศ
7) ไม่มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนทางด่วนและมอเตอร์เวย์
8) ไม่มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุบริเวณจุดตัดทางรถไฟ

1.2 ระยะเวลาดำเนินการ ประกอบด้วย 2 แผนงาน คือ

1.2.1 แผนอำนวยความสะดวกและปลอดภัยรองรับการเดินทางของประชาชนช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. 2562 ของกระทรวงคมนาคม ระหว่างวันที่ 27 ธันวาคม 2561 – 2 มกราคม 2562 รวมระยะเวลา 7 วัน

1.2.2 แผนอำนวยความสะดวกและปลอดภัยรองรับการเดินทางของประชาชนช่วงเทศกาลสงกรานต์ พ.ศ. 2562 ของกระทรวงคมนาคม ระหว่างวันที่ 11 – 17 เมษายน พ.ศ. 2562 รวมระยะเวลา 7 วัน

1.3 กรอบการดำเนินการอำนวยความสะดวกและปลอดภัย ประกอบด้วย 2 แผนงาน ดังนี้

1.3.1 แผนการให้บริการและอำนวยความสะดวกในการเดินทาง

หน่วยงานในสังกัดที่มีหน้าที่จัดให้บริการระบบขนส่งสาธารณะ และหน่วยงานที่รับผิดชอบเส้นทางที่ที่ต้องจัดให้บริการและอำนวยความสะดวกแก่ประชาชน จะต้องเตรียมความพร้อมโดยจัดเตรียมพื้นที่สถานีขนส่ง ชานชาลาและพื้นที่จอดรถสำรองให้เพียงพอกับความต้องการเดินทางของประชาชน รวมทั้งจัดเตรียมและเพิ่มจำนวนรถโดยสารประจำทาง/ไม่ประจำทาง เพิ่มจำนวนตู้โดยสารรถไฟและเที่ยววิ่ง เพิ่มเที่ยวบินเสริมพิเศษ เพื่อรองรับปริมาณการเดินทาง รวมถึงมีมาตรการดำเนินงานโดยการยกเว้นค่าธรรมเนียมผ่านทางพิเศษ การอำนวยความสะดวกในด้านข้อมูลการจราจรและการเดินทาง นอกจากนี้ มีการจัดตั้งจุดให้บริการประชาชนระหว่างการเดินทาง

1.3.2 แผนงานบริหารด้านความปลอดภัย ประกอบด้วยมาตรการ 8 มาตรการ ดังนี้

1) มาตรการด้านการบริหารจัดการผู้ขับขี่/ผู้โดยสารปลอดภัย ผู้ขับรถโดยสารประจำทาง และผู้ประจำรถทุกคนต้องตรวจความพร้อมของร่างกายก่อนรถโดยสารประจำทางออกจากสถานีทุกแห่งทั่วประเทศ โดยต้องมีเวลาพักผ่อนเพียงพอและไม่ดื่มเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ระหว่างการให้บริการ โดยระดับแอลกอฮอล์ต้องเป็นศูนย์มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ และไม่พบสารเสพติดในปัสสาวะ ผู้โดยสารรถโดยสารประจำทางต้องคาดเข็มขัดนิรภัยทุกที่นั่ง

2) มาตรการยานพาหนะปลอดภัย มีการตรวจความพร้อมของรถโดยสารสาธารณะ ณ จุดตรวจบนถนนสายหลัก/สายรอง สถานีขนส่งผู้โดยสาร/จุดจอด ทั้งในเขตกรุงเทพมหานครและส่วนภูมิภาค มีการควบคุมความเร็วรถโดยสารของ บขส. ด้วยระบบ GPS รวมถึงมีการตรวจสภาพความพร้อมของเรือโดยสารให้มีความมั่นคงแข็งแรง พร้อมทั้งมีอุปกรณ์ช่วยชีวิตทั้งในบริเวณท่าเทียบเรือและบนเรือโดยสาร นอกจากนี้ ยังดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางรางทั้งภายในสถานีและขบวนรถ รวมถึงเฝ้าระวังอุบัติเหตุบริเวณจุดตัดรถไฟกับถนน

3) มาตรการถนนปลอดภัย ผลักดันการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่เหมาะสม ตรวจสอบป้ายจราจรเครื่องหมายควบคุมการจราจร ป้ายควบคุมความเร็ว สัญญาณไฟจราจร ไฟฟ้าแสงสว่าง และไฟกระพริบให้อยู่ในสภาพดีพร้อมใช้งาน รวมทั้งปรับปรุงการมองเห็นป้ายจราจร ไฟสัญญาณ และอันตรายข้างทาง ตลอดจนป้ายแนะนำทางและสถานที่ท่องเที่ยว เป็นต้น

4) มาตรการบังคับใช้กฎหมาย บังคับใช้กฎหมายอย่างเคร่งครัด ตามพระราชบัญญัติการจราจรทางบก พ.ศ. 2522 พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 และพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 ตลอดจนกฎหมายอื่นที่เกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนนอย่างเคร่งครัดและต่อเนื่องตลอดช่วงเทศกาล

5) มาตรการช่วยเหลือผู้ประสบเหตุ จัดหน่วยพยาบาลเพื่อปฐมพยาบาลเบื้องต้นเตรียมความพร้อมตลอด 24 ชั่วโมง และให้ความช่วยเหลือผู้ประสบเหตุโดยการประสานองค์กรต่างๆ เช่น หน่วยกู้ภัย มูลนิธิ ทีมอาสาท้องถิ่น และโรงพยาบาลในพื้นที่ เป็นต้น



6) มาตรการด้านความมั่นคง มีการตรวจสอบกล้อง CCTV ประจำสถานีขนส่งผู้โดยสาร สถานีรถไฟ สถานีรถไฟฟ้า และท่าอากาศยาน จัดพนักงานและเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยให้เพียงพอ จัดพนักงานตรวจความปลอดภัยยืนประจำจุดตรวจสัมภาระ (Walk through Scanner) ที่กำหนด เพื่อตรวจสอบการเข้าใช้ระบบของผู้โดยสารร่วมกับเจ้าหน้าที่ตำรวจและทหาร และจัดเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยตรวจตราดูแลอาคารสถานที่ทำการ สถานี ห้องสุขา ถังขยะ และพื้นที่ที่เป็นจุดลับตาเป็นระยะๆ ตลอด 24 ชั่วโมง

7) มาตรการด้านการประชาสัมพันธ์ เน้นรณรงค์ผู้ใช้ถนนใน 4 เรื่องหลัก คือ "ขับช้า – เปิดไฟหน้า – คาดเข็มขัด – สวมหมวกนิรภัย" โดยจัดทำแผ่นพับประชาสัมพันธ์เผยแพร่ความรู้ด้านความปลอดภัย ประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อต่างๆ รวมถึงประชาสัมพันธ์เรื่อง การดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์บนรถ/รถไฟและภายในบริเวณสถานีขนส่งผู้โดยสารเป็นการกระทำผิดกฎหมาย

8) มาตรการการบริหารงาน ดำเนินมาตรการเข้มข้น 777 ยกกำลัง 3 ในสายทางถนนที่ต้องเฝ้าระวังเป็นพิเศษเพื่อลดอุบัติเหตุ ผู้เสียชีวิตและผู้บาดเจ็บ โดยจัดทำสัญลักษณ์ป้ายสะท้อนแสง ไฟวาบ และวางกรวยให้ชัดเจนทั้งในเวลากลางวันและกลางคืน โดยเป็นพื้นที่ควบคุมวินัยจราจรอย่างเข้มข้นระดับสูงสุด มีการตั้งศูนย์อำนวยการร่วมกับหน่วยงานหลัก และทีม One Transport ดูแลเส้นทาง รวมถึงมีเจ้าหน้าที่รับโทรศัพท์ (Call Center) สายด่วน 1356 ตลอด 24 ชั่วโมง เป็นศูนย์บัญชาการในพื้นที่ ทำหน้าที่ สั่งการ ควบคุม ติดตาม เฝ้าระวัง และบริหารจัดการตามแผนงาน

1.4 ผลการดำเนินการตามแผนอำนวยความสะดวกและปลอดภัยรองรับการเดินทางของประชาชนช่วงเทศกาลปีใหม่และช่วงเทศกาลสงกรานต์ พ.ศ. 2562

1.4.1 ผลการดำเนินการ

ผลการดำเนินการ	ช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. 2562	ช่วงเทศกาลสงกรานต์ พ.ศ. 2562
การใช้บริการระบบขนส่งสาธาณะ (ทางถนน ราง น้ำ และอากาศ)	15,225,144 คน-เที่ยว ลดลง 2.2% จากปี พ.ศ. 2561	13,820,088 คน-เที่ยว ลดลง 2.92% จากปี พ.ศ. 2561
ปริมาณการใช้รถเข้า-ออกกรุงเทพฯ บนถนนสายทางหลักของกระทรวงคมนาคม	8,688,457 คัน เพิ่มขึ้น 2.71% จากปี พ.ศ. 2561	7,599,636 คัน เพิ่มขึ้น 2.36% จากปี พ.ศ. 2561
การยกเว้นค่าธรรมเนียมผ่านทางบนทางพิเศษและมอเตอร์เวย์	8,057,708 คัน มูลค่าประมาณ 304.03 ล้านบาท	11,848,786 คัน มูลค่าประมาณ 319.92 ล้านบาท
จุดบริการประชาชนทางถนนและทางน้ำตลอด 24 ชั่วโมง	714 แห่ง	680 แห่ง
การตรวจความพร้อมรถโดยสารสาธารณะ	132,813 คัน	115,793 คัน
มาตรการเข้มข้น 777[3]	88 สายทาง	111 สายทาง

1.4.2 สถิติอุบัติเหตุทางถนนที่อยู่ในความรับผิดชอบของกระทรวงคมนาคม ช่วงเทศกาลปีใหม่และช่วงเทศกาลสงกรานต์ พ.ศ. 2562 เทียบกับสถิติปี พ.ศ. 2561

รายการ	ช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. 2562 (เทียบกับปี พ.ศ. 2561)	ช่วงเทศกาลสงกรานต์ พ.ศ. 2562 (เทียบกับปี พ.ศ. 2561)
จำนวนอุบัติเหตุ (ครั้ง)	1,931 (+ 13.92%)	1,551 (- 13.79%)
เสียชีวิต (คน)	299 (- 1.32%)	258 (- 8.19%)
บาดเจ็บ (คน)	2,103 (+ 9.30%)	1,823 (- 14.61%)



2. รายงานการวิเคราะห์สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนของกระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2561

สนข. ได้จัดทำรายงานการวิเคราะห์สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนของกระทรวงคมนาคมมาอย่างต่อเนื่อง โดยรวบรวมสถิติอุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องกับถนนในสายทางรับผิดชอบของกระทรวงคมนาคม สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนของกระทรวงคมนาคมในปี พ.ศ. 2561 มีสาระสำคัญสรุปได้ ดังนี้

2.1 ภาพรวมอุบัติเหตุทางถนน

อุบัติเหตุบนโครงข่ายถนนในความรับผิดชอบของกระทรวงคมนาคมปี พ.ศ. 2561 พบว่า มีจำนวนการเกิดอุบัติเหตุทางถนนรวม 19,643 ครั้ง โดยมีผู้เสียชีวิต 3,072 ราย และมีผู้บาดเจ็บ 17,735 คน สถิติการเกิดอุบัติเหตุบนถนนในความรับผิดชอบของ คค. ดังกล่าวมีแนวโน้มสูงขึ้นในช่วง 5 ปีที่ผ่านมา และสูงขึ้นเล็กน้อยเมื่อเทียบกับสถิติการเกิดอุบัติเหตุบนถนนในความรับผิดชอบของ คค. ในปี พ.ศ. 2560 โดยจำนวนการเกิดอุบัติเหตุเพิ่มขึ้น 4.88% จำนวนผู้เสียชีวิตเพิ่มขึ้น 10.94% และจำนวนผู้บาดเจ็บเพิ่มขึ้น 3.37%

สัดส่วนยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุ สูงสุด 3 อันดับแรก ได้แก่ รถปิคอัพบรรทุก 4 ล้อ (30.12%) รถยนต์นั่งส่วนบุคคล/รถยนต์นั่งสาธารณะ (28.31%) และรถจักรยานยนต์ (19.47%) มูลเหตุสันนิษฐานหลักที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุสูงสุด 5 ลำดับ ได้แก่ ขับรถเร็วเกินกำหนด (67.35) คนหรือรถตัดหน้ากระชั้นชิด (8.95%) หลับใน (6.35%) เมาสุรา (ร้อยละ 5.54%) และอุปกรณ์บกพร่อง (ร้อยละ 3.03%)

2.2 สถิติอุบัติเหตุทางถนนที่เกิดจากรถโดยสารสาธารณะ

ในปี พ.ศ. 2561 รถโดยสาร 1 ชั้น เกิดอุบัติเหตุมากที่สุด จำนวน 208 คัน คิดเป็น 39.10% ของจำนวนรถที่เกิดอุบัติเหตุทุกประเภท รองลงมาคือ รถตู้โดยสาร จำนวน 179 คัน คิดเป็น 33.65% ประเภทรถโดยสาร 2 ชั้น จำนวน 89 คัน คิดเป็น 16.73% ทั้งนี้ เมื่อเปรียบเทียบในช่วงปี พ.ศ. 2558-2561 พบว่า ประเภทรถโดยสาร 1 ชั้น และรถตู้โดยสารเกิดอุบัติเหตุมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นทุกปี

2.3 สถิติอุบัติเหตุบริเวณจุดตัดทางรถไฟ

อุบัติเหตุบริเวณจุดตัดทางรถไฟกับถนน ปี พ.ศ. 2561 ของ รฟท. มีจำนวนการเกิดอุบัติเหตุ 57 ครั้ง มีผู้เสียชีวิต 11 ราย และมีผู้บาดเจ็บ 29 คน บริเวณจุดที่เกิดเหตุมากที่สุด คือ บริเวณทางลักผ่านและบริเวณเครื่องกั้น

2.4 ปัจจัยหลักที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ

จากการรวบรวมและวิเคราะห์ผลในรายงานดังกล่าว พบว่า ปัจจัยหลักที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุบนถนนที่อยู่ในความรับผิดชอบของกระทรวงคมนาคมในหลายๆ ปีที่ผ่านมา ยังคงเป็น 3 ปัจจัยลูกโซ่หลัก คือ ผู้ขับขี่ยานพาหนะ ถนนและสิ่งแวดล้อม โดยเฉพาะอย่างยิ่งปัจจัยด้านคนที่มีพฤติกรรมการขับรถเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนด การขับรถตัดหน้ากระชั้นชิด หลับใน และการดื่มของมึนเมา



สามปัจจัยเสี่ยงหลักของการเกิดอุบัติเหตุทางถนน

3. แผนปฏิบัติการเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนน

สนข. ได้ศึกษาจัดทำแผนปฏิบัติการลดอุบัติเหตุทางถนนของกระทรวงคมนาคมขึ้น เพื่อให้แผนดังกล่าวสามารถใช้เป็นกรอบการดำเนินงานของหน่วยงานในสังกัดและภาคีภาคส่วนที่เกี่ยวข้องให้เป็นไปในทิศทางเดียวกันและสามารถนำไปสู่การปฏิบัติได้อย่างยั่งยืน โดยการศึกษาแผนปฏิบัติการเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนน ประกอบด้วย

- แผนแม่บทการลดอุบัติเหตุทางถนนของกระทรวงคมนาคม ระยะเวลา 10 ปี
- แผนปฏิบัติการลดอุบัติเหตุทางถนนของกระทรวงคมนาคม ระยะเวลา 3 ปี
- คู่มือการจัดการข้อมูลด้านอุบัติเหตุและอุบัติเหตุเชิงลึก
- คู่มือการติดตามและประเมินผลการดำเนินงานตามแผนแม่บทและแผนปฏิบัติการลดอุบัติเหตุทางถนนของกระทรวงคมนาคม สถานการณ์ ปัญหา และแนวทางแก้ไข

แผนแม่บทการลดอุบัติเหตุทางถนนของ คค. ได้กำหนดยุทธศาสตร์ในการดำเนินการที่สำคัญ 5 ยุทธศาสตร์ที่สอดคล้องกับ 5 เสาหลักตามแนวทางทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนนขององค์การสหประชาชาติ ได้แก่

ยุทธศาสตร์ที่ 1 การบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน
ยุทธศาสตร์ที่ 2 ถนนและการสัญจรที่ปลอดภัยขึ้น
ยุทธศาสตร์ที่ 3 ยานพาหนะที่ปลอดภัยขึ้น
ยุทธศาสตร์ที่ 4 ผู้ใช้ถนนปลอดภัยขึ้น
ยุทธศาสตร์ที่ 5 การตอบสนองหลังการเกิดอุบัติเหตุ



ยุทธศาสตร์หลักตามแผนแม่บทการลดอุบัติเหตุทางถนนของกระทรวงคมนาคม





การศึกษาได้ดำเนินการแล้วเสร็จ โดย สนข. ได้นำเสนอ คค. รับทราบแผนปฏิบัติการดังกล่าวแล้ว โดยกระทรวงคมนาคมได้เห็นชอบผลการศึกษา เมื่อเดือนมกราคม พ.ศ. 2562 และได้แจ้งหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในสังกัดกระทรวงคมนาคมพิจารณานำผลการศึกษาฯ ดังกล่าวไปใช้ประโยชน์และเป็นกรอบแนวทางในการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนน

การแก้ไขปัญหาจุดตัดทางรถไฟกับถนน

กระทรวงคมนาคมได้ตระหนักกระทรวงคมนาคมได้ตระหนักถึงปัญหาอุบัติเหตุที่จุดตัดรถไฟกับถนน อันก่อให้เกิดความสูญเสียต่อชีวิตและทรัพย์สินของประชาชนและประเทศชาติมากขึ้นตามลำดับ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ได้รวบรวมข้อมูลสถิติการเกิดอุบัติเหตุบริเวณจุดตัดทางรถไฟกับถนนตั้งแต่ปีงบประมาณ 2559-2561 พบว่าการเกิดอุบัติเหตุมีแนวโน้มลดลงจาก ปี 2558 อย่างต่อเนื่อง สำหรับในปี 2562 กลับพบว่าจำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บสูงขึ้น โดยเกิดอุบัติเหตุมากถึง 86 ครั้ง เสียชีวิต 34 ราย และบาดเจ็บ 64 ราย ซึ่งมีแนวโน้มรุนแรงขึ้นจากปี 2561 มูลเหตุสันนิษฐานของการเกิดอุบัติเหตุ ดังนี้

สถานที่เกิดอุบัติเหตุของรถไฟระหว่างทางยังเพิ่มสูงขึ้นเมื่อเทียบกับการเกิดในย่านสถานี ปี 2562 เกิดระหว่างทาง 82 ครั้งและเกิดในย่านสถานี 4 ครั้ง จุดเกิดเหตุเกิดบริเวณทางลักผ่าน 39 ครั้ง และเกิดบริเวณที่มีเครื่องกั้น 33 ครั้ง โดยยานพาหนะที่เกิดเหตุเกิดจากรถยนต์ 47 ครั้ง และรถจักรยานยนต์ 25 ครั้ง

จากข้อมูลสถิติอุบัติเหตุบริเวณจุดตัดทางผ่านเสมอระดับ เกิดขึ้นจากผู้ขับขี่ประมาท ขาดความระมัดระวังในการข้ามบริเวณจุดตัดทางรถไฟ ประกอบกับลักษณะทางกายภาพที่ไม่เหมาะสมส่วนใหญ่อุบัติเหตุเกิดขึ้นบริเวณจุดตัดที่เป็นทางลักผ่านเนื่องจากไม่ได้เป็นทางที่ได้รับอนุญาตถูกต้อง จึงไม่มีอุปกรณ์อำนวยความปลอดภัย เช่น ป้าย เครื่องหมาย หรือสัญญาณไฟติดตั้งให้ครบถ้วนหรือมีต้นไม้ขึ้นบดบังทัศนวิสัยบริเวณจุดตัดมีสิ่งกีดขวางการมองเห็น และอยู่ในบริเวณทางโค้งซึ่งมีระยะการมองเห็นไม่เพียงพอ ทำให้ผู้ขับขี่มักจะไม่ได้สังเกตและไม่ได้ระมัดระวังในการขับขี่ข้ามจุดตัดทางรถไฟ การดำเนินมาตรการที่สำคัญของกระทรวงคมนาคมเพื่อลดอุบัติเหตุดังกล่าว เช่น การขอความร่วมมือจากกระทรวงมหาดไทยและหน่วยงานท้องถิ่นให้ติดตามและกำกับดูแลไม่ให้เกิดทางลักผ่านเพิ่มขึ้น ซึ่งมีความจำเป็นอย่างยิ่งที่จังหวัดและหน่วยงานท้องถิ่นจะต้องให้ความร่วมมือในการรณรงค์ด้วยการสร้างจิตสำนึกและการประชาสัมพันธ์ ให้ประชาชนในท้องถิ่นตระหนักถึงอุบัติเหตุบริเวณจุดตัดทางรถไฟและบริเวณทางลักผ่านให้เคารพกฎจราจร เพื่อให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการป้องกันและลดการเกิดอุบัติเหตุบริเวณจุดตัดทางรถไฟกับถนนให้เป็นศูนย์ (0) ต่อไป

การบริหารความมั่นคง ปลอดภัยในภาคคมนาคม

การดำเนินงานด้านความมั่นคง ปลอดภัยในภาคคมนาคมปัจจุบันได้มีการจัดทำแผนหลักด้านความมั่นคงในภาคการขนส่ง โดยมีวิสัยทัศน์ "การขนส่งของประเทศมีความมั่นคงและปลอดภัยระดับ มาตรฐานสากล" ครอบคลุมตั้งแต่การป้องกัน (Prevention) ก่อนเกิดเหตุ การเตรียมพร้อม (Preparedness) การบริหารจัดการขณะเกิดเหตุ (Response) และการฟื้นฟู (Recovery) หลังสถานการณ์สิ้นสุด ทั้งการขนส่งทางบก ทางน้ำและทางอากาศตามมาตรฐานสากล และจัดทำยุทธศาสตร์ด้านความมั่นคงสำหรับระบบการขนส่งเพื่อใช้เป็นกรอบและแนวทางให้กับหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคมและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องสามารถปฏิบัติงานด้านความมั่นคงในภาคการขนส่งร่วมกันได้อย่างเป็นระบบแบบบูรณาการมีทิศทางเดียวกัน โดยในปี 2562 ได้ดำเนินงานด้านความมั่นคงให้มีความปลอดภัยระดับมาตรฐานสากลที่สำคัญ

การป้องกันและเตรียมพร้อมก่อนเกิดเหตุ ได้มีการจัดทำแผนหลักและแผนปฏิบัติการเพื่อเป็นกรอบแนวทางในการดำเนินงานเกี่ยวกับความมั่นคง รวมถึงการฝึกซ้อมแผนเตรียมความพร้อมของแต่ละหน่วยงาน และการฝึกซ้อมแบบบูรณาการร่วมระหว่างหน่วยงาน

การบริหารจัดการขณะเกิดเหตุ โดยคณะกรรมการบริหารความมั่นคงและความปลอดภัยในภาคคมนาคมกำหนดระดับความเสี่ยง กำหนดระดับการรักษาความปลอดภัยรวมถึงการจัดตั้งหน่วยตอบโต้ภัยคุกคามด้านความมั่นคงและสถานการณ์ฉุกเฉินในระบบคมนาคม

การฟื้นฟูหลังสถานการณ์สิ้นสุด เป็นการดำเนินการภายหลังเมื่อสถานการณ์สิ้นสุดลง ซึ่งหน่วยงานจะมีการรายงานและประเมินผลการดำเนินงานเพื่อนำมาเป็นข้อมูลในการทบทวนหรือปรับปรุงแผนให้สามารถรักมือกับสถานการณ์ได้ดียิ่งขึ้น



ผลักดันการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วมเพิ่มคุณภาพชีวิตที่ดีในการเดินทาง

ผลักดันการนำระบบตั๋วร่วม (e-ticket) มาใช้ในการเชื่อมต่อการเดินทางของประชาชน

สำนักงานโครงการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม (สตร.) ได้ดำเนินการตามนโยบายกระทรวงคมนาคม ในการพัฒนาคุณภาพงานบริการประชาชนด้วยเทคโนโลยีดิจิทัล โดยได้ผลักดันการนำระบบตั๋วร่วม (E-Ticket) มาใช้ในการเชื่อมต่อการเดินทางของประชาชน เพื่อเป็นการเพิ่มศักยภาพการให้บริการของระบบขนส่งมวลชนในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลในภาพรวม ให้ประชาชนได้รับความสะดวกสบายในการเดินทางและเชื่อมต่อระหว่างระบบขนส่งมวลชนต่างๆ ทั้งรถไฟฟ้า รถโดยสารประจำทาง เรือโดยสาร และทางพิเศษ เป็นต้น ซึ่งสอดคล้องกับนโยบายรัฐบาลในการจัดการระบบการขนส่งสาธารณะผ่านเทคโนโลยีดิจิทัล และการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมให้รองรับการเดินทางต่อเนื่องหลายรูปแบบได้อย่างไร้รอยต่อ

การดำเนินงานระบบตั๋วร่วมมีวัตถุประสงค์เพื่อ ***"เพิ่มความสะดวกสบายในการเชื่อมต่อการเดินทางทุกรูปแบบให้กับประชาชน ด้วยบัตรเพียงใบเดียว***"

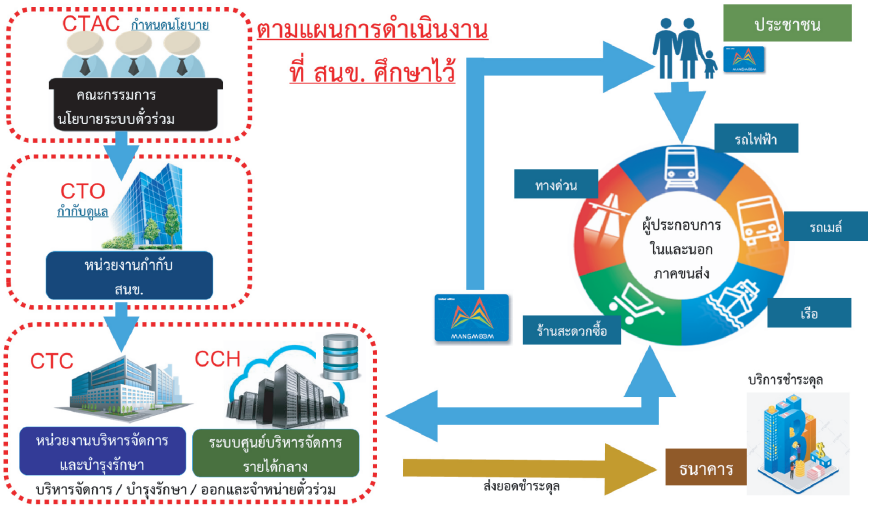
"บัตรแมงมุม" เป็นบัตรตั๋วร่วมใบแรกของประเทศไทย โดยเป็นการนำเทคโนโลยีสมัยใหม่มาใช้เพื่อการเดินทางที่จะเชื่อมโยงทุกระบบของการเดินทางไว้ในบัตรเดียว ซึ่งจะช่วยอำนวยความสะดวกให้กับประชาชนในการเดินทางและชำระเงิน รวมทั้งสามารถเข้าถึงการเดินทางได้อย่างสะดวกรวดเร็ว ลดเวลาและเพิ่มความคล่องตัวในการเดินทางของประชาชนตามนโยบายรัฐบาล และนโยบายของกระทรวงคมนาคม (คค.)

นโยบายการดำเนินงานระบบตั๋วร่วม ประกอบด้วย

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



ภาพรวมโครงสร้างระบบตั๋วร่วม (3 พฤษภาคม 2554 – 29 สิงหาคม 2560)



คณะรัฐมนตรี (ครม.) ได้มีมติเมื่อวันที่ 29 สิงหาคม 2560 รับทราบผลการดำเนินการนำระบบตั๋วร่วม (e-ticket) มาใช้ในการเชื่อมการเดินทางของประชาชนตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ โดยมีแนวทางการดำเนินงานจัดตั้งหน่วยงานบริหารจัดการและบำรุงรักษาระบบตั๋วร่วม (Common Ticketing Company: CTC) ในระยะเริ่มต้น ให้สำนักธุรกิจบัตรโดยสารของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ทำหน้าที่เป็นผู้บริหารจัดการและบำรุงรักษาระบบตั๋วร่วม (CTC) และมีอำนาจหน้าที่ในการกำหนดกฎเกณฑ์ทางธุรกิจ (Business Rule) สำหรับการใช้ตั๋วร่วมของผู้ให้บริการต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง รวมถึงการเจรจากับผู้ให้บริการต่าง ๆ ในระบบตั๋วร่วมและลงนามในข้อตกลงกับผู้ให้บริการ (Service Provider Agreement) โดยคำนึงถึงรูปแบบการให้บริการที่ตรงกับความต้องการของผู้โดยสารและเป็นประโยชน์ต่อส่วนรวม โดยมี สนข. เป็นหน่วยงานสนับสนุนการดำเนินงานและระยะต่อไป ให้ รฟม. จัดตั้งบริษัท เพื่อเป็นผู้บริหารจัดการและบำรุงรักษาระบบตั๋วร่วม ตามหลักเกณฑ์และกระบวนการจัดตั้ง รวมทั้งกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องต่อไป

ต่อมา รฟม. ได้นำเสนอการใช้เทคโนโลยีบัตร EMV Contactless Smart Card (Open Loop) กับระบบตั๋วร่วมต่อคณะกรรมการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม โดยได้ศึกษาความเหมาะสมของเทคโนโลยี และผลกระทบในด้านต่าง ๆ แล้ว เทคโนโลยีระบบเปิดตามมาตรฐาน EMV มีความเหมาะสมที่จะมาใช้ดำเนินโครงการระบบตั๋วร่วม (บัตรแมงมุม) เนื่องจากจะทำให้เกิดความสะดวกสบายในการใช้งานระบบขนส่งมวลชน ลดภาระในการบริหารจัดการและภาระทางการเงินของ รฟม. ในระยะยาว ขณะนี้อยู่ระหว่างดำเนินการตามขั้นตอนและกฎหมายที่เกี่ยวข้องต่อไป

ความคืบหน้าการนำระบบตั๋วร่วม (E-ticket) มาใช้ในการเชื่อมต่อการเดินทางของประชาชน

รฟม. ในฐานะผู้บริหารจัดการและบำรุงรักษาระบบตั๋วร่วม (CTC) ในระยะเริ่มต้น ได้ดำเนินการนำระบบตั๋วร่วม (e-ticket) มาใช้ในการเชื่อมต่อการเดินทางของประชาชน ดังนี้

1. รถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน) และสายฉลองรัชธรรม (สายสีม่วง)

1) เริ่มใช้บัตรแมงมุมกับระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนสายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน) และสายฉลองรัชธรรม (สายสีม่วง) ได้ตั้งแต่วันที่ 23 มิถุนายน 2561 เป็นต้นไป

2) เริ่มใช้บัตรสวัสดิการแห่งรัฐชำระค่าโดยสารรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนสายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน) และสายฉลองรัชธรรม (สายสีม่วง) ได้ตั้งแต่วันที่ 20 กรกฎาคม 2561 เป็นต้นไป

2. รถโดยสารประจำทางขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.)

ผู้ถือบัตรสวัสดิการแห่งรัฐตามมาตรฐานกลางระบบตั๋วร่วม (แมงมุม) และบัตรสวัสดิการแห่งรัฐภายใต้โครงการไทยนิยมยั่งยืน สามารถชำระค่าโดยสารรถโดยสารประจำทางของ ขสมก. ทุกคัน ทั้งรถโดยสารธรรมดาและรถโดยสารปรับอากาศ ได้ตั้งแต่วันที่ 8 มีนาคม 2562 เป็นต้นไป

3. รถไฟฟ้าเฉลิมพระเกียรติ 6 รอบพระชนมพรรษา (สายสีเขียว) และส่วนต่อขยาย

ผู้ถือบัตรสวัสดิการแห่งรัฐตามมาตรฐานกลางระบบตั๋วร่วม (แมงมุม) และบัตรสวัสดิการแห่งรัฐภายใต้โครงการไทยนิยมยั่งยืน สามารถชำระค่าโดยสารรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนเฉลิมพระเกียรติ 6 รอบพระชนมพรรษา (สายสีเขียว) และส่วนต่อขยาย ได้ตั้งแต่วันที่ 15 มีนาคม 2562 เป็นต้นไป

4. ระบบรถไฟฟ้าเชื่อมท่าอากาศยาน (แอร์พอร์ตเรลลิงก์)

ผู้ถือบัตรสวัสดิการแห่งรัฐตามมาตรฐานกลางระบบตั๋วร่วม (แมงมุม) และบัตรสวัสดิการแห่งรัฐภายใต้โครงการไทยนิยมยั่งยืนจะสามารถเริ่มชำระค่าโดยสารรถไฟฟ้าเชื่อมท่าอากาศยาน (แอร์พอร์ตเรลลิงก์) ได้ตั้งแต่วันที่ 21 พฤษภาคม 2562 เป็นต้นไป คาดว่าจะเริ่มใช้งานบัตรแมงมุมเพื่อชำระค่าโดยสารได้ภายในต้นปี 2563



แผนการดำเนินงานระยะต่อไป

คาดว่าจะพัฒนาระบบตั๋วร่วมภายใต้เทคโนโลยีระบบเปิดตามมาตรฐาน EMV (Europay, MasterCard และ Visa) แล้วเสร็จภายในปลายปี 2563 และสามารถเปิดให้บริการบัตรแมงมุมระบบ EMV กับรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนสายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน) และสายฉลองรัชธรรม (สายสีม่วง) ได้ภายในต้นปี 2564 ทั้งนี้ จะดำเนินการขยายการให้บริการเพื่อให้ครอบคลุมทุกระบบขนส่ง ได้แก่ รถไฟฟ้าทุกสายที่เปิดให้บริการแล้ว (สายสีเขียวและแอร์พอร์ตเรลลิงก์) รถโดยสารประจำทางของ ขสมก. ระบบทางพิเศษ เรือโดยสาร รถแท็กซี่ และรถไฟฟ้าสายใหม่ ๆ ด้วย ทั้งนี้ ขึ้นอยู่กับความพร้อมของผู้ให้บริการ ซึ่งขณะนี้ รฟม. อยู่ระหว่างการเจรจากับผู้ประกอบการในภาคขนส่งเพื่อเปิดให้บริการตั๋วร่วมต่อไป

นอกจากนี้ สนข. ได้ดำเนินการจัดทำร่างกฎหมาย/ระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม เพื่อให้มีกฎหมายว่าด้วยการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วมและให้การบริหารจัดการระบบตั๋วร่วมเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ อันเป็นประโยชน์สาธารณะ สนับสนุนและส่งเสริมการใช้ระบบขนส่งสาธารณะ ซึ่งประชาชนและผู้ใช้บริการจะได้รับความสะดวก รวดเร็ว และได้รับผลประโยชน์จากการลดค่าใช้จ่ายมาตรการ หลักเกณฑ์การดำเนินงานระบบตั๋วร่วมที่มีความชัดเจน เพื่อเกิดกลไกและมอบหมายอำนาจหน้าที่ความรับผิดชอบ อันส่งผลให้เกิดการสนับสนุนและส่งเสริมการใช้ระบบตั๋วร่วมและระบบขนส่งในประเทศไทยอย่างเป็นรูปธรรม โดยได้จัดทำร่างระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม พ.ศ. .... เป็นการเร่งด่วนเพื่อใช้บังคับก่อน ส่วนร่างพระราชบัญญัติฯ เนื่องจากจะมีรายละเอียดค่อนข้างมากจะดำเนินการในภายหลังต่อไป ขณะนี้ สนข. ได้นำเสนอร่างระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีฯ ให้กระทรวงคมนาคมพิจารณาตามขั้นตอนต่อไปแล้ว



พัฒนาระบบขนส่งในเมืองภูมิภาคเชื่อมโยงเศรษฐกิจ

งานศึกษาความเป็นไปได้ในการพัฒนาเส้นทางหลวงสายหลักเดิมให้สามารถรองรับการขนส่งรูปแบบทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง

การพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองอยู่ภายใต้แผนแม่บทการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2560-2579) ของกรมทางหลวง ซึ่งแผนแม่บทการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ดังกล่าวประกอบด้วย โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง จำนวน 21 สายทาง 56 ตอน ระยะทางรวม 6,612 กิโลเมตร โดยจะใช้งบประมาณเพื่อดำเนินการก่อสร้างจำนวน 2.14 ล้านล้านบาท ส่วนใหญ่จะประกอบด้วย ค่าก่อสร้างโครงสร้าง และค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน เนื่องจากการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองเป็นการก่อสร้างแนวเส้นทางใหม่จำเป็นต้องมีการเวนคืนที่ดินจำนวนมากเพื่อการก่อสร้าง

การพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองยังไม่สามารถดำเนินการให้เป็นไปตามกรอบระยะเวลาของแผนแม่บทฯ ได้ เนื่องจากการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองต้องใช้งบประมาณในการก่อสร้างสูง รวมทั้งนโยบายการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงของประเทศที่ผ่านมามุ่งเน้นการขยายช่องจราจรของทางหลวงให้เป็น 4 ช่องจราจร รวมทั้งการก่อสร้างทางหลวงสายใหม่ จึงทำให้การพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองประสบปัญหาด้านการจัดสรรงบประมาณเพื่อการก่อสร้าง เนื่องด้วยงบประมาณที่จะใช้ดำเนินการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเหมืองตามแผนแม่บทฯ สูงถึงจำนวน 2.14 ล้านล้านบาท การจัดสรรงบประมาณเพื่อการก่อสร้างเป็นเรื่องสำคัญและอาจจะเป็นอุปสรรคต่อการพัฒนา สนข. จึงได้รับมอบหมายให้พิจารณาถึงแนวทางเพื่อผลักดันโครงการตามแผนแม่บทฯ โดยเฉพาะในเรื่องของงบประมาณเพื่อการก่อสร้างที่ประกอบด้วยค่าก่อสร้างและค่าเวนคืนที่ดิน ซึ่งหากลดค่าเวนคืนที่ดินลงได้ต้นทุนของโครงการอาจจะลดลง ดังนั้น สนข. จึงได้ดำเนินการศึกษาการใช้ประโยชน์จากการพัฒนาทางหลวงสายหลักเดิมที่มีอยู่ในปัจจุบันตามแนวเส้นทางของทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองตามแผนแม่บทฯ ให้เป็นทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง โดยมีวัตถุประสงค์ลดต้นทุนโครงการในส่วนของการเวนคืนที่ดินเพื่อการก่อสร้าง

การดำเนินงาน มีขั้นตอน ดังนี้

1. พิจารณารูปแบบการพัฒนาโครงการโดยใช้ทางหลวงสายหลักเดิม ซึ่งพิจารณาขนาดของเขตทางบนทางหลวงสายหลักเดิมที่มีความเหมาะสม เพื่อใช้พื้นที่เป็นทั้งทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและทางบริการสำหรับประชาชนที่ใช้ทางเดิม



สารบัญ

2 คำนำ

4 โครงสร้างกระทรวงคมนาคม

5 โครงสร้างสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.)

6 คณะผู้บริหาร

9 ประวัติความเป็นมา วิสัยทัศน์ / พันธกิจ / ยุทธศาสตร์

12 กำหนดนโยบายและแผนพัฒนาฯ เพื่อวางรากฐานสู่อนาคต

20 สร้างความมั่นคงและปลอดภัยในการเดินทางและขนส่งเพื่อความเชื่อมั่นของประชาชน

26 ผลักดันการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วมเพิ่มคุณภาพชีวิตที่ดีในการเดินทาง

29 พัฒนาระบบขนส่งในเมืองภูมิภาคเชื่อมโยงเศรษฐกิจ

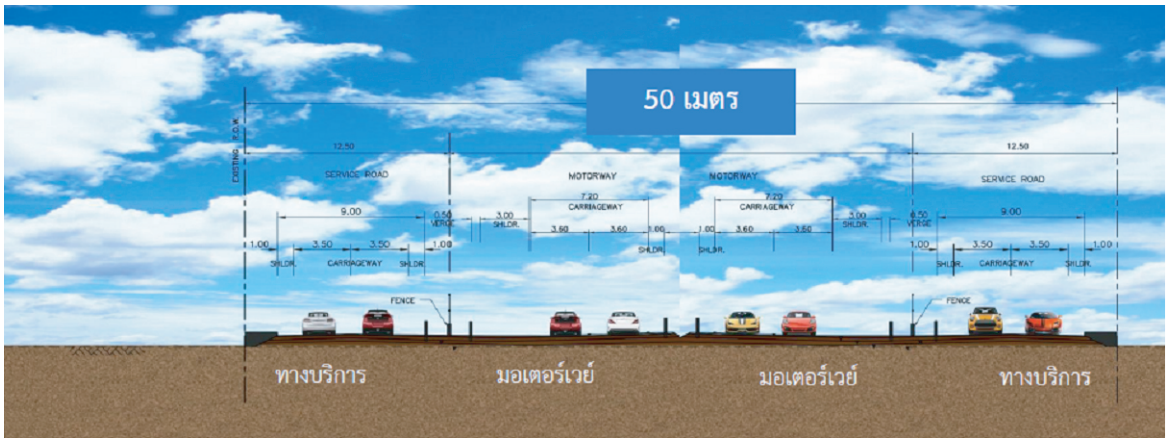
39 จัดระบบการจราจรทางบกคลี่คลายปัญหาการเดินทาง

50 พัฒนาระบบการขนส่งและจราจรและการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกในโครงสร้างพื้นฐานการขนส่ง

63 พัฒนาข้อมูลสารสนเทศ เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ

69 สรุปผลการปฏิบัติราชการตามคำรับรองการปฏิบัติราชการประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2562

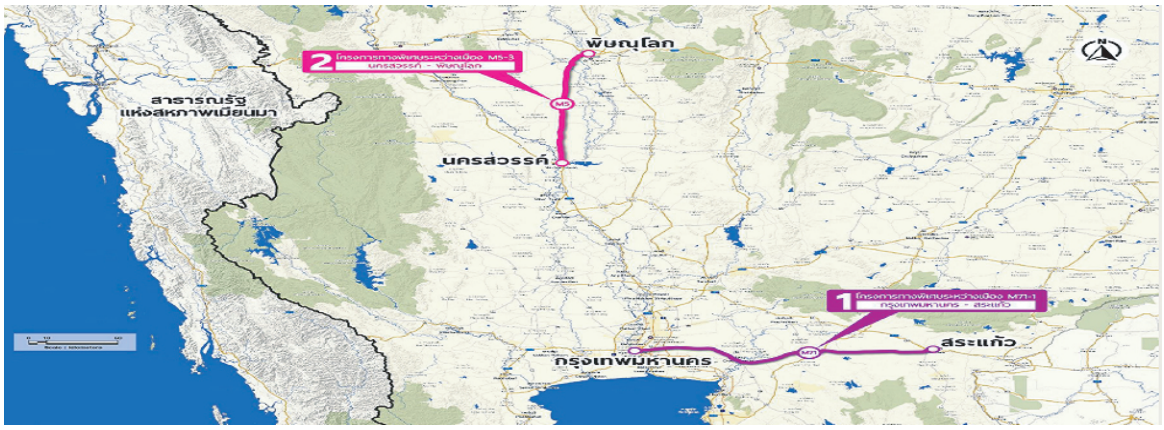
72 รายงานงบการเงิน ประจำปี 2562



2. สำรวจทางหลวงสายหลักเดิมที่มีอยู่แล้วตามแนวหรือใกล้เคียงกับแนวเส้นทางของโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองที่อยู่ในแผนแม่บทฯ รวมทั้งพิจารณาสถานะภาพของโครงการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองที่ผ่านมา เพื่อเสนอแนะทางหลวงสายหลักเดิมที่มีความเป็นไปได้ในการพัฒนาให้สามารถรองรับการขนส่งรูปแบบทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง



3. ออกแบบเบื้องต้นโครงการนำร่องเพื่อพิจารณารูปแบบทางด้านวิศวกรรม โดยพิจารณาความเป็นไปได้ในการพัฒนาและใช้เป็นแนวทางในการประมาณมูลค่าลงทุนของโครงการ รวมทั้งแนวทางในการลดผลกระทบต่อประชาชนที่ใช้ทางหลวงสายหลักเดิมให้น้อยที่สุด



ผลการศึกษาด้านวิศวกรรมเพื่อคัดเลือกแนวเส้นทางของทางหลวงสายหลักเดิมที่มีความเป็นไปได้ในการพัฒนาให้เป็นทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สรุปได้ว่า โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองตามแผนแม่บทการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองทั้ง 21 สายทาง 56 ตอน ระยะทางรวม 6,612 กิโลเมตร มีแนวเส้นทางของทางหลวงสายหลักที่มีความเหมาะสมในการพัฒนาให้เป็นทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง จำนวน 7 สายทาง 17 ตอน รวมระยะทาง 2,776 กิโลเมตร ดังนี้

ลำดับ	เส้นทาง	ทางหลวงหมายเลข	ระยะทางประมาณ (กม.)
1	M2 Section 2 ตาก-พิษณุโลก	12 125	117
2	M2 Section 3 พิษณุโลก-เพชรบูรณ์	12	119
3	M2 Section 4 เพชรบูรณ์-ขอนแก่น	12	193
4	M5 Section 3 นครสวรรค์-พิษณุโลก	117	109
5	M5 Section 4 พิษณุโลก-อุตรดิตถ์	11	97
6	M5 Section 5 อุตรดิตถ์-ลำปาง	11	156
7	M6 Section 2 นครราชสีมา-ขอนแก่น	2	183
8	M6 Section 3 ขอนแก่น-หนองคาย	2	161
9	M8 Section 2 ชะอำ-ชุมพร	4	295
10	M8 Section 3 ชุมพร-สุราษฎร์ธานี	41	166
11	M8 Section 4 สุราษฎร์ธานี-หาดใหญ่	4 และ 41	302
12	M8 Section 5 หาดใหญ่-สุไหงโกลก	42 และ 43	221
13	M61 Section 1 ชลบุรี-ปราจีนบุรี	331	117
14	M61 Section 2 ปราจีนบุรี-นครราชสีมา	304	171
15	M71 Section 1 กรุงเทพฯ-สระแก้ว	304 และ 359	153
16	M72 Section 1 ชลบุรี-อ.แกลง	344	94
17	M72 Section 2 อ.แกลง-ตราด	3	122

จากผลการศึกษาและออกแบบเบื้องต้นของโครงการนำร่อง จำนวน 2 โครงการ เพื่อให้มีรายละเอียดเบื้องต้นในการประมาณต้นทุนค่าก่อสร้างโครงการ จำนวน 2 เส้นทาง คือ โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสาย M71 – Section 1 (ช่วงกรุงเทพฯ – สระแก้ว) ระยะทาง 161 กิโลเมตร และโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสาย M5– Section 3 (ช่วงนครสวรรค์ – พิษณุโลก) ระยะทาง 138 กิโลเมตร โดยมีหลักการในการออกแบบ ด้วยการก่อสร้างทางบริการคู่ขนาน เพื่อให้ประชาชนในพื้นที่ตามแนวเส้นทางสามารถเดินทางได้ตามปกติ และการออกแบบทางต่างระดับบริเวณทางแยกและจุดตัดต่างๆ สำหรับในกรณีที่แนวเส้นทางผ่านในพื้นที่ชุมชน การออกแบบจะใช้ทางเลี่ยงเมืองเป็นหลัก ทำให้สามารถสรุปการประมาณต้นทุนค่าก่อสร้างได้ดังนี้

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง M71 Section 1 ช่วง กรุงเทพฯ – สระแก้ว ระยะทาง 161 กิโลเมตร การออกแบบจะเป็นการผสมผสานระหว่างการใช้แนวเส้นทางหลวงสายหลักเดิม และการเปิดแนวเส้นทางใหม่ แต่เนื่องจากแนวเส้นทางจะอยู่ในพื้นที่กรุงเทพฯ และในพื้นที่ชุมชนทำให้การใช้แนวเส้นทางหลวงสายหลักเดิมเป็นส่วนน้อยจำเป็นต้องเปิดแนวเส้นทางใหม่ ทำให้ต้นทุนค่าเวนคืนที่ดินไม่สามารถลดลงได้มากนัก แต่ในภาพรวมของการลงทุนเมื่อพัฒนาทางหลวงสายหลักเดิมให้สามารถรองรับการขนส่งรูปแบบทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองใช้ค่าลงทุนรวมประมาณ 93,290 ล้านบาท และสามารถลดต้นทุนจากรูปแบบเดิมที่ใช้เขตทางใหม่ทั้งหมดได้ประมาณ 3,144 ล้านบาท

โครงการ M71 Section 1 กรุงเทพฯ-สระแก้ว	ค่าก่อสร้างงานโยธา	ค่าก่อสร้างงานระบบ	ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน	รวมค่าลงทุนโครงการ
โครงการตามแผนแม่บทฯ	76,948	3,446	16,040	96,434
โครงการนำร่องฯ	74,598	3,446	15,246	93,290
ต้นทุนโครงการที่เปลี่ยนแปลง	- 2,350	0	- 794	- 3,144

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง M5 Section 3 ช่วงนครสวรรค์ – พิษณุโลก ระยะทาง 138 กิโลเมตร จากการออกแบบเบื้องต้นของโครงการได้ผลการศึกษาว่าราคาโครงการที่ใช้การพัฒนาทางหลวงสายหลักเดิมให้สามารถรองรับการขนส่งรูปแบบทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ใช้ค่าลงทุนรวมประมาณ 54,779 ล้านบาท และสามารถลดค่าลงทุนจากรูปแบบเดิมที่ใช้เขตทางใหม่ทั้งหมดได้ประมาณ 14,067 ล้านบาท

โครงการ M 5 Section 3 นครสวรรค์ – พิษณุโลก	ค่าก่อสร้างงานโยธา	ค่าก่อสร้างงานระบบ	ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน	รวมค่าลงทุนโครงการ
โครงการตามแผนแม่บทฯ	62,499	3,003	3,344	68,846
โครงการนำร่องฯ	50,162	3,003	1,614	54,779
ต้นทุนโครงการที่เปลี่ยนแปลง	- 12,337	0	- 1,730	- 14,067

จากผลการศึกษาโครงการนำร่องทั้ง 2 โครงการ ได้นำมาใช้ประมาณมูลค่าลงทุนโครงการทั้ง 17 โครงการที่สามารถพัฒนาทางหลวงสายหลักเดิมให้เป็นทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง พบว่า สามารถลดมูลค่าลงทุนของโครงการ เนื่องมาจากการประหยัดค่าเวนคืนที่ดิน โดยใช้เขตทางเดิมในการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองได้ ดังนี้ ลดค่าก่อสร้างจากเดิม 1,331,615 ล้านบาท เหลือประมาณ 1,261,765 ล้านบาท ทำให้ลดค่าก่อสร้างได้ประมาณ 69,850 ล้านบาท หรือร้อยละ 5.2 ลดค่าเวนคืนรวมจากเดิม 97,128 ล้านบาท เหลือประมาณ 46,757ล้านบาท ทำให้ลดค่าเวนคืนได้ประมาณ 50,371 ล้านบาท หรือร้อยละ 51.9 การประมาณต้นทุนค่าก่อสร้างในภาพรวมของโครงการทั้ง 17 โครงการ ที่สามารถพัฒนาทางหลวงสายหลักเดิมให้เป็นทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองเปรียบเทียบระหว่างโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองตามแผนแม่บทฯ กับการพัฒนาทางหลวงสายหลักเดิมให้เป็นทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองทำให้สามารถลดมูลค่าลงทุนได้ประมาณ 120,221 ล้านบาท หรือประมาณร้อยละ 8.4 ดังนี้

โครงการ	ระยะทาง (กม.)	ค่าเวนคืนที่ดิน (ล้านบาท)	ค่าก่อสร้าง (ล้านบาท)	ค่าลงทุนโครงการ
โครงการตามแผนแม่บทการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (17 โครงการ)	2,813	97,128	1,331,615	**1,428,743**
โครงการการพัฒนาทางหลวงสายหลักเดิมให้เป็นทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (17 โครงการ)	2,954	46,757	1,261,765	**1,308,522**
รวม	141	- 50,371	- 69,850	**- 120,221**

ผลการศึกษาความเป็นไปได้ในการพัฒนาทางหลวงสายหลักเดิมให้สามารถรองรับการขนส่งรูปแบบทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองในครั้งนี้ สามารถสรุปได้ว่า หากมีการพัฒนาทางหลวงสายหลักเดิมให้เป็นรูปแบบทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง จำนวน 7 สายทาง 17 ตอน ระยะทางรวม 2,796 กิโลเมตร ถึงแม้จะทำให้ระยะทางเพิ่มขึ้นจากแผนแม่บทฯ แต่จะสามารถลดค่าลงทุนโครงการตามแผนแม่บทฯ ลงได้ 120,221 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 8.4 จากมูลค่าเงินลงทุนตามแผนแม่บทฯ จำนวน 2.14 ล้านล้านบาท

การพัฒนาทางหลวงสายหลักเดิมให้เป็นรูปแบบทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ทำให้สามารถลดค่าลงทุนโครงการตามแผนแม่บทฯ ลงได้ 120,221 ล้านบาท เนื่องจากการลดการเวนคืนที่ดิน โดยการใช้เขตทางเดิมในการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ซึ่งค่าเวนคืนที่ดินเป็นปัจจัยสำคัญที่ทำให้ต้นทุนค่าก่อสร้างโครงการลดลงอย่างมีนัยสำคัญ นอกจากนี้ การดำเนินการดังกล่าวจะลดผลกระทบที่จะเกิดขึ้นกับประชาชนจากการเวนคืนที่ดิน โดยโครงการศึกษานี้จะสนับสนุนการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองตามแผนแม่บทของกรมทางหลวงรวมทั้งประหยัดงบประมาณในการก่อสร้าง ช่วยลดผลกระทบด้านการเวนคืนและปัญหาด้านสิ่งแวดล้อมที่จะเกิดขึ้น ซึ่งจะก่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดต่อการพัฒนา ทั้งในด้านคมนาคม เศรษฐกิจ สังคม และประเทศชาติ

การศึกษาแผนแม่บทการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองอุดรธานี

1. วัตถุประสงค์ เพื่อวิเคราะห์ความเหมาะสมของระบบขนส่งสาธารณะของเมืองอุดรธานี ความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจ สังคม สิ่งแวดล้อม (Environmental impact Assessment : EIA) ออกแบบเบื้องต้น (Preliminary Design) โครงการนำร่อง รวมทั้งจัดทำแผนการพัฒนาพื้นที่โดยรอบพื้นที่สถานีหรือจุดจอด (Transit – Oriented Development : TOD) และแผนการจัดระบบการจราจรโดยรอบพื้นที่สถานีหรือจุดจอด และพื้นที่ต่อเนื่องตลอดแนวเส้นทางโครงการนำร่อง



1.1 ข้อมูลระบบขนส่งสาธารณะในพื้นที่เขตเมืองอุดรธานี

ระบบขนส่งสาธารณะในพื้นที่เทศบาลนครอุดรธานีในปัจจุบัน สามารถแบ่งออกเป็น 3 ระบบ คือ ระบบขนส่งสาธารณะทางถนน ทางราง และทางอากาศ

1) ระบบขนส่งสาธารณะทางถนน: จังหวัดอุดรธานีมีระบบขนส่งสาธารณะให้บริการระหว่างพื้นที่เขตเมืองอุดรธานีกับพื้นที่นอกเขตเมืองอุดรธานี ได้แก่ พื้นที่ระดับจังหวัดและกรุงเทพมหานครด้วยรถโดยสารที่ให้บริการระหว่างภาคและจังหวัด ประกอบด้วย รถโดยสารธรรมดา และรถโดยสารปรับอากาศ โดยจอดให้บริการที่สถานีขนส่ง 2 แห่ง สำหรับการเดินทางภายในเขตตัวเมืองจะมีบริการรถสามล้อถีบ รถสามล้อเครื่อง รถโดยสารประจำทาง และรถโดยสารสองแถว

2) ระบบขนส่งสาธารณะทางราง: จังหวัดอุดรธานีมีสถานีรถไฟ 1 แห่ง คือ สถานีรถไฟอุดรธานี

3) ระบบขนส่งสาธารณะทางอากาศ: จังหวัดอุดรธานีมีสนามบินอยู่ 1 แห่ง คือ ท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานี เป็นศูนย์กลางการบินของจังหวัดภาคอีสานตอนบน

1.2 การศึกษาแผนแม่บทการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในพื้นที่เขตเมืองอุดรธานี

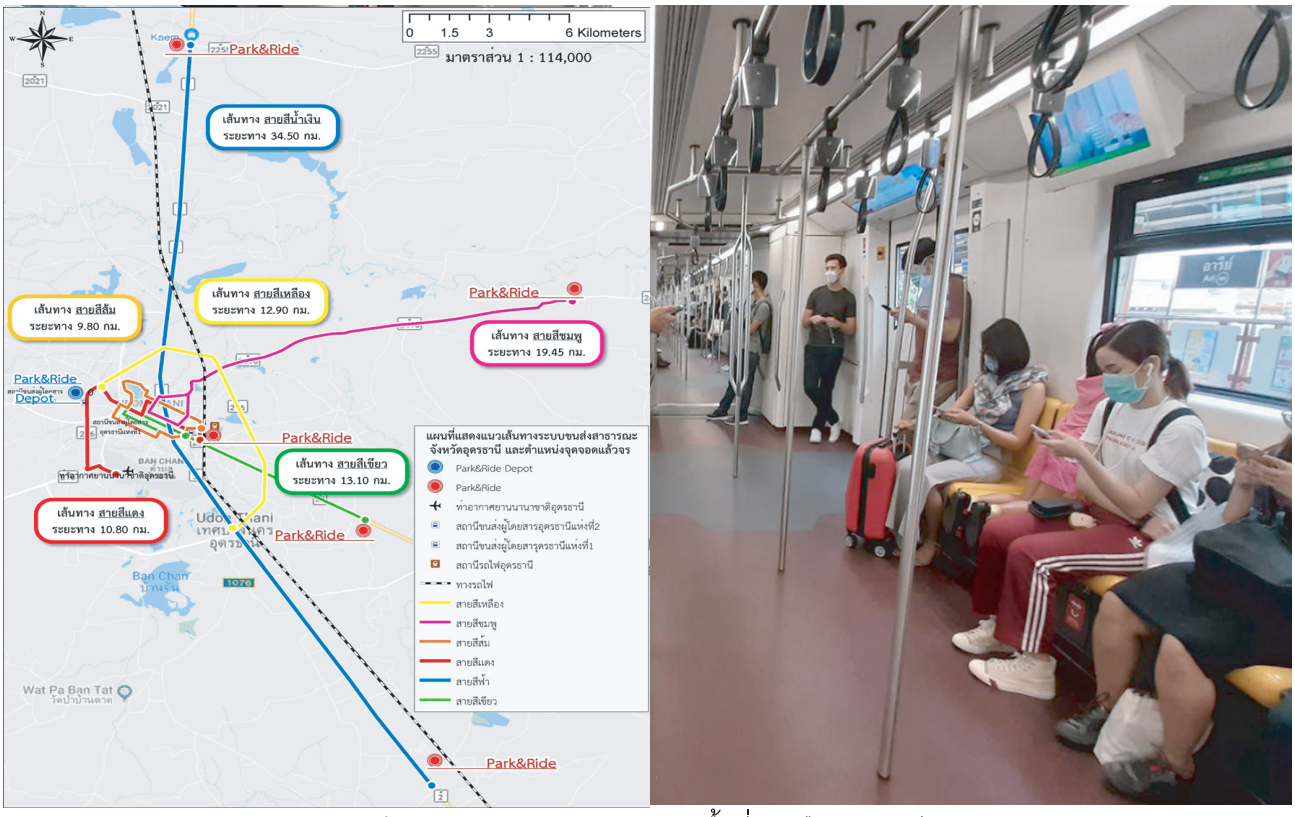
1.2.1 การศึกษาแนวเส้นทางและระบบรถขนส่งสาธารณะ

การศึกษาวิเคราะห์คาดการณ์ปริมาณการความต้องการเดินทางในพื้นที่เขตเมืองอุดรธานีในปี พ.ศ.2561 มีจำนวน 245,395 คน-เที่ยว/วัน และปริมาณการเดินทางจะเพิ่มสูงขึ้นในปีอนาคต โดยในปี พ.ศ. 2595 จะมีปริมาณการเดินทางในพื้นที่เขตเมืองอุดรธานี 461,616 คน-เที่ยว/วัน จากข้อมูลดังกล่าว ได้นำมาศึกษาวิเคราะห์การพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ พบว่ามีความจำเป็นต้องมีระบบขนส่งสาธารณะสายหลักจำนวน 6 สายทาง ดังแสดงตามรูปที่ 1 และระบบขนส่งสาธารณะ 6 สายทาง ที่มีประสิทธิภาพ มีความเหมาะสมและรองรับกับปริมาณผู้โดยสารที่ใช้บริการได้อย่างเพียงพอ คือ รูปแบบรถโดยสารประจำทางไฟฟ้า (Electric Bus)

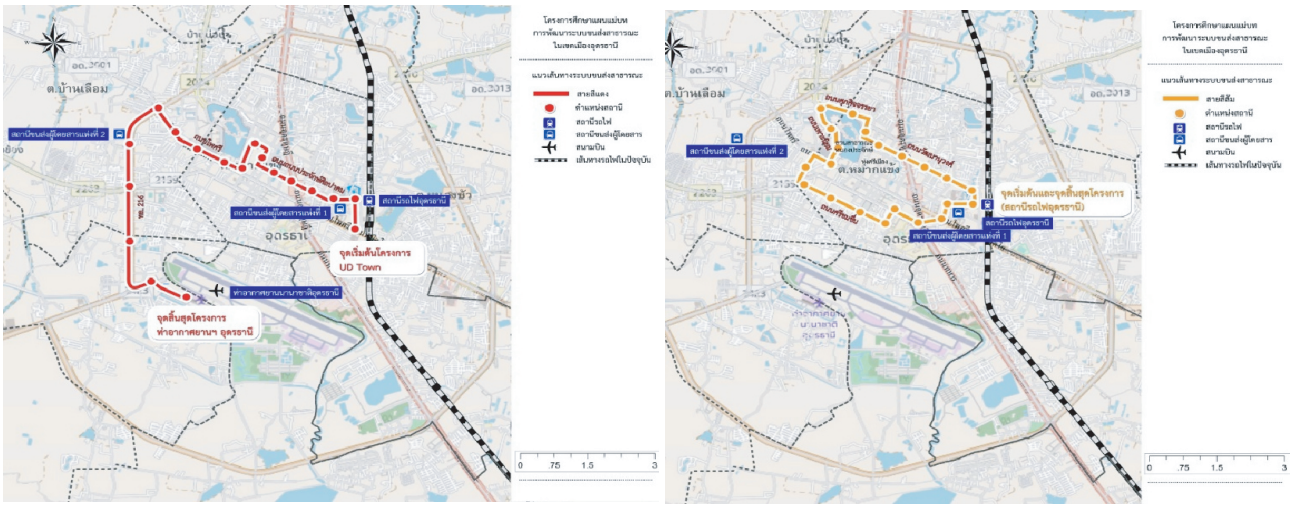
แผนพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในพื้นที่เขตเมืองอุดรธานี แบ่งออกเป็น 2 ระยะ ประกอบด้วย

(1) แผนระยะที่ 1 ดำเนินการในช่วงปี พ.ศ. 2563 – 2569 พัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งสาธารณะ 5 เส้นทาง ได้แก่ สายสีแดง สายสีส้ม สายสีน้ำเงิน สายสีเขียว และสายสีชมพู โดยมีโครงการนำร่อง 2 เส้นทาง ได้แก่ สายสีแดง และสายสีส้ม

(2) แผนระยะที่ 2 ดำเนินการช่วงปี พ.ศ. 2570 – 2582 พัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งสาธารณะเพิ่มอีก 1 เส้นทาง คือ สายสีเหลือง



เส้นทางระบบขนส่งสาธารณะในพื้นที่เขตเมืองอุดรธานี



โครงการนำร่องระบบขนส่งสาธารณะ 2 เส้นทาง สายสีแดงและสายสีส้ม

1.3 การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Initial Environmental Examination: IEE)

แผนแม่บทการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองอุดรธานี ได้ศึกษารูปแบบระบบขนส่งสาธารณะที่มีความเหมาะสมเป็นรถโดยสารประจำทางไฟฟ้า (Electric Bus) ซึ่งแนวเส้นทางจะใช้ทางบนพื้นที่ถนนที่มีอยู่แล้ว จึงไม่ส่งผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญต่อทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ และคุณค่าต่อคุณภาพชีวิต กิจกรรมที่อาจก่อให้เกิดผลกระทบบ้างคือในช่วงก่อสร้างศูนย์ซ่อมบำรุง และสถานีจอดรถรับรถส่งผู้โดยสาร แต่ผลกระทบที่เกิดขึ้นอยู่ในช่วงสั้นและในระดับต่ำ เนื่องจากการก่อสร้างสถานีจอดรถรับส่งผู้โดยสาร เป็นการก่อสร้างขนาดเล็ก สำหรับการก่อสร้างศูนย์ซ่อมบำรุงเป็นการปรับพื้นที่และก่อสร้างอาคารสำนักงานชั้นเดียว ซึ่งผลกระทบในระหว่างก่อสร้างอยู่ในระดับต่ำ ในช่วงเปิดดำเนินโครงการจะทำให้มีการใช้ระบบขนส่งสาธารณะมากขึ้นและเป็นรถโดยสารประจำทางไฟฟ้า (Electric Bus) จึงไม่มีปัญหาเรื่องผลกระทบต่อคุณภาพอากาศและเสียง แต่จะทำให้เกิดผลกระทบทางบวกในด้านคุณค่าต่อคุณภาพชีวิต ทางด้านเศรษฐกิจและสังคม

1.4 แผนการจัดระบบการจราจรในเขตเมืองอุดรธานี

การศึกษาแผนการจัดระบบการจราจรที่สำคัญของพื้นที่เมืองอุดรธานี มีวัตถุประสงค์เพื่อบรรเทาสภาพจราจรให้การจราจรของโครงข่ายถนนในเมืองอุดรธานีติดขัดน้อยลง เพื่อปรับปรุงแนวเส้นทางการเดินทางที่ยังไม่สะดวกให้เกิดความสะดวกมากยิ่งขึ้น เพื่อลดโอกาสและความสูญเสียจากการเกิดอุบัติเหตุในเขตเมืองอุดรธานี รวมทั้งเป็นการเตรียมการและปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของผู้เดินทางให้สอดคล้องและรองรับกับการพัฒนาโครงการระบบขนส่งสาธารณะในอนาคต โดยมีเป้าหมายของการแก้ไขปัญหาจราจร ดังนี้

1) การลดการใช้รถยนต์และรถจักรยานยนต์ส่วนบุคคลในการเดินทางภายในเขตเมืองอุดรธานี เพื่อให้การเดินทางมีความสะดวกและปลอดภัย

2) การส่งเสริมการใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะจากในปัจจุบันมีสัดส่วนการใช้บริการ ร้อยละ 5 ให้มีสัดส่วนเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 30 ในปี พ.ศ. 2582

แผนปฏิบัติการจัดระบบการจราจรในเขตเมืองอุดรธานี ประกอบด้วย 4 แผนงาน 33 โครงการ วงเงินลงทุนรวม 1,010.54 ล้านบาท จำแนกเป็น 3 ระยะ ดังนี้

1) ระยะเร่งด่วน 3 ปีแรก (ปี พ.ศ. 2563-2565) เป็นโครงการที่ส่งเสริมและรองรับการพัฒนาโครงการนำร่องระบบขนส่งสาธารณะ วงเงินลงทุน 364.49 ล้านบาท

2) ระยะปีที่ 4-7 (ปี พ.ศ. 2566-2569) เป็นโครงการที่จำเป็นต่อการพัฒนาเมืองและส่งเสริมระบบขนส่งสาธารณะ วงเงินลงทุน 367.87 ล้านบาท

3) ระยะ 13 ปี (ปี พ.ศ. 2570-2582) เป็นโครงการที่เป็นการพัฒนาต่อเนื่องจากโครงการระยะเร่งด่วน 3 ปีแรก ปี พ.ศ. 2563-2565 และระยะปีที่ 4-7 พ.ศ. 2566-2569 วงเงินลงทุน 278.17 ล้านบาท

การศึกษาได้ประมวลปัญหาการจราจรในเขตเมืองอุดรธานี ซึ่งสามารถแบ่งออกได้เป็น 6 ประการ ได้แก่ ปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณเขตเมืองชั้นใน ปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณหน้าโรงเรียน ปัญหาการจอดรถสองข้างทางในเขตเมืองอุดรธานี (On-Street Parking) ปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณจุดตัดทางรถไฟ ปัญหาด้านความปลอดภัยในเขตเมืองอุดรธานี และปัญหาอื่นๆ ด้านกายภาพที่ไม่เอื้อต่อการใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะ เช่น สถานีและป้ายหยุดรถประจำทางชำรุด การรุกล้ำทางเท้า เป็นต้น โดยได้เสนอแนวทางแก้ไขปัญหาไว้ด้วยแล้ว

1.5 แผนพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีขนส่งสาธารณะหลักรวมทั้งจุดจอดแล้วจร ประกอบด้วย พื้นที่ที่มีศักยภาพในการพัฒนา 3 พื้นที่หลัก คือ 1) พื้นที่ศูนย์กลางกิจกรรม (Activity Centre) ได้แก่ พื้นที่ย่านยูดีทาวน์ สถานีรถไฟอุดรธานี และเซ็นทรัลพลาซ่าอุดรธานี 2) พื้นที่ย่านกลางเมือง (City Centre) ได้แก่ พื้นที่บริเวณสถานีรถไฟอุดรธานี 3) พื้นที่ศูนย์กลางกิจกรรมพิเศษ (Special Activity Centre) ได้แก่ พื้นที่เรือนจำจังหวัดอุดรธานี ส่วนจุดจอดแล้วจร จำนวน 6 แห่ง ได้แก่ 1) บริเวณพื้นที่สถานีรถไฟอุดรธานี 2) บริเวณสถานีขนส่งผู้โดยสารแห่งที่ 2 3) บริเวณสถานีศาลแรงงาน ภาค 4 4) บริเวณสถานีมหาวิทยาลัยราชภัฏอุดรธานี (ศูนย์สามพร้าว) 5) บริเวณสถานีตลาดผ้านาข่า และ 6) บริเวณสถานีค่ายยุทธศิลป์ประสิทธิ์

1.6 สรุปแผนแม่บทการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองอุดรธานี การศึกษาได้พิจารณานโยบายภาครัฐรวมทั้งยุทธศาสตร์ต่างๆ ที่เกี่ยวข้องเพื่อนำมากำหนดทิศทางการจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองอุดรธานี ซึ่งมีวิสัยทัศน์ "ระบบขนส่งสาธารณะเมืองอุดรธานีสามารถรองรับการเดินทางได้อย่างมีประสิทธิภาพ มีความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยในการเดินทาง" โดยมีแผนงาน/โครงการตามยุทธศาสตร์ด้านการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองอุดรธานี ประกอบด้วย 4 ยุทธศาสตร์ 21 แผนงาน/โครงการ แบ่งการพัฒนาเป็น 2 ระยะ ประกอบด้วย

1) แผนระยะที่ 1 ดำเนินการในช่วงปี พ.ศ. 2563 - 2569 จำนวน 12 แผนงาน/โครงการ วงเงินงบประมาณ 6,564.65 ล้านบาท แบ่งเป็นระยะเร่งด่วน 3 ปีแรก พ.ศ. 2563 - 2565 จำนวน 7 แผนงาน/โครงการ และระยะปีที่ 4-7 พ.ศ. 2566 - 2569 จำนวน 5 แผนงาน/โครงการ

2) แผนระยะที่ 2 ดำเนินการช่วงปี พ.ศ. 2570 - 2582 จำนวน 9 แผนงาน/โครกงาร วงเงินงบประมาณ 6,181.92 ล้านบาท แบ่งเป็นระยะปีที่ 8-12 พ.ศ. 2570-2574 จำนวน 4 แผนงาน/โครงการ และระยะปีที่ 13-20 พ.ศ. 2575 - 2582 จำนวน 5 แผนงาน/โครงการ

โครงการศึกษาจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะกลุ่มจังหวัด ฉะเชิงเทรา ชลบุรี ระยอง เพื่อรองรับการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก

ภาพรวมโครงการ

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ได้พิจารณาและเห็นความจำเป็นเร่งด่วนในการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะเพื่อเชื่อมโยงระบบโครงข่ายคมนาคมในพื้นที่เศรษฐกิจพิเศษที่สำคัญของประเทศ โดยได้ดำเนินการจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในกลุ่มจังหวัด ฉะเชิงเทรา ชลบุรี และระยอง เพื่อสนับสนุนและรองรับการพัฒนาพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ทั้งในด้านเศรษฐกิจ การท่องเที่ยว และสังคมเพื่อให้เกิดการบูรณาการรูปแบบการพัฒนาที่เด่นชัด มีศักยภาพในระดับสูงในการสร้างระบบเศรษฐกิจที่มีความยั่งยืนการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะให้มีความเชื่อมโยงกับการพัฒนาเมืองและโครงสร้างพื้นฐาน โดยเฉพาะโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งที่สำคัญ เช่น โครงการพัฒนาท่าอากาศยานอู่ตะเภา โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน โครงการเมืองใหม่ฉะเชิงเทรา โครงการท่าเรือแหลมฉบังท่าเรือมาบตาพุด โครงการรถไฟทางคู่ เป็นต้น





วัตถุประสงค์ของโครงการ

1 เพื่อจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในพื้นที่กลุ่มจังหวัด ฉะเชิงเทรา ชลบุรี และระยอง เพื่อรองรับและสนับสนุนการพัฒนาพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ทั้งด้านเศรษฐกิจ อุตสาหกรรมและการท่องเที่ยว ในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก

2 เพื่อศึกษาความเหมาะสมเบื้องต้นของระบบขนส่งสาธารณะที่เชื่อมโยงกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งที่สำคัญในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก เช่น โครงการพัฒนาท่าอากาศยานอู่ตะเภา โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน โครงการเมืองใหม่ฉะเชิงเทรา โครงการท่าเรือแหลมฉบังท่าเรือมาบตาพุด โครงการรถไฟทางคู่ เป็นต้น

การดำเนินงานศึกษาการจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะกลุ่มจังหวัดฉะเชิงเทรา ชลบุรี ระยอง เริ่มต้นเมื่อวันที่ 1 เมษายน พ.ศ.2562 และได้ถูกแบ่งเป็นงานย่อยๆ โดยกำหนดเวลาในการดำเนินงานในแต่ละงานเพื่อให้สามารถดำเนินงานให้แล้วเสร็จภายใน 12 เดือน ในช่วงเดือนที่ 1-3 จะเป็นงานศึกษาทบทวนข้อมูลเพื่อการวางแผน เดือนที่ 4-6 เป็นการศึกษาแนวเส้นทางและระบบที่เหมาะสม เดือนที่ 7-10 เป็นงานศึกษาความเหมาะสมและจัดทำแผนการดำเนินงาน และเดือนที่ 11-12 จะเป็นการรับฟังความคิดเห็นและปรับปรุงผลการศึกษาให้สมบูรณ์

กรอบภาพรวมของระบบขนส่งสาธารณะกลุ่มจังหวัด ฉะเชิงเทรา ชลบุรี ระยอง มีแนวคิดในการให้ระบบขนส่งสาธารณะในกลุ่มจังหวัดเชื่อมต่อการเดินทางของประชาชนกับ โครงสร้างพื้นฐาน แหล่งที่อยู่อาศัย แหล่งการค้า สถานศึกษา หน่วยงานราชการ สถานีขนส่งรูปแบบอื่น รวมถึงแหล่งท่องเที่ยวสำคัญและพื้นที่ต่อเนื่อง โดยอาศัยระบบขนส่งสาธารณะที่มีความเหมาะสมกับสภาพกายภาพเส้นทางและปริมาณผู้โดยสาร ทั้งนี้ระบบขนส่งสาธารณะต้องคำนึงถึงองค์ประกอบหลัก 6 ด้าน ได้แก่



1. โครงข่ายเส้นทางและตัวระบบ ต้องครอบคลุมการเดินทางและมีระดับการให้บริการที่ดีเชื่อมโยงกับโครงข่ายระบบขนส่งสาธารณะที่มีอยู่เดิม

2. สาธารณูปโภคสนับสนุน เช่น จุดจอดแล้วจร สถานี ศูนย์ซ่อมบำรุง

3. ระบบตั๋วและค่าโดยสาร ราคาเหมาะสมและสะดวกในการเชื่อมต่อ

4. สิ่งแวดล้อมและการยอมรับของประชาชน เช่น การยอมรับจากภาคประชาชนและผู้ให้บริการ

5. การลงทุนและผลตอบแทน ระบบมีค่าใช้จ่ายในการดำเนินการที่เหมาะสม

6. การบริหารจัดการ มีความเป็นไปได้และสามารถดำเนินการได้โดยหน่วยงานท้องถิ่น

ความคืบหน้าโครงการ

ผลการดำเนินงานของโครงการตลอดช่วง 6 เดือนที่ผ่านมา ตั้งแต่วันที่ 1 เมษายน พ.ศ. 2562 จนถึงวันที่ 26 กันยายน พ.ศ. 2562 มีความก้าวหน้าโดยรวมประมาณร้อย 51 ของงานทั้งหมด ซึ่งเป็นไปตามแผนงานที่วางไว้ โครงการได้ออกแบบแนวทางเลือกโครงข่ายเส้นทางระบบขนส่งสาธารณะ โดยพิจารณาจากหลายปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการเดินทางภายในกลุ่มจังหวัดฉะเชิงเทรา ชลบุรี ระยอง ได้แก่ ข้อมูลจุดต้นทาง-ปลายทาง ข้อมูลแหล่งกำเนิดการเดินทางและแหล่งดึงดูดการเดินทาง ข้อมูลเศรษฐกิจสังคมและการใช้ประโยชน์ที่ดิน ข้อมูลสภาพปัจจุบันและสภาพปัญหาการคมนาคมขนส่ง โดยระบบขนส่งสาธารณะในการศึกษานี้จะมีการแบ่งโครงข่ายเป็นลำดับขั้นได้แก่ โครงข่ายระบบขนส่งสาธารณะสายหลัก (ระบบหลัก) โครงข่ายระบบขนส่งสาธารณะสายรอง (ระบบรอง) และโครงข่ายระบบขนส่งสาธารณะสายเสริม (ระบบเสริม)

ระบบหลัก

ระบบขนส่งสาธารณะสายหลักทำหน้าที่เชื่อมโยงการเดินทางระหว่างจังหวัดและแหล่งกิจกรรมสำคัญภายในภูมิภาค ดังนั้นระบบขนส่งสาธารณะหลักในการศึกษานี้จะประกอบด้วย รถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน การเพิ่มจำนวนเที่ยวให้บริการของรถไฟทางคู่เพิ่มเติม/ยกระดับสถานีรถไฟ และการปรับเส้นทางรถโดยสารประจำทางหมวด 2

รถไฟทางคู่ โครงการนำเสนอการให้บริการเพิ่มเติมตามแนวรถไฟเดิมตามเส้นทางทั้งหมด 2 ช่วงทางมีรายละเอียดดังนี้

1. ชุมทางฉะเชิงเทรา-บ้านพลูตาหลวง ให้บริการ 16 เที่ยวต่อวัน (2 ทิศทาง) ระยะทาง 123 กิโลเมตร

2. พานทอง-ชลบุรี-ชุมทางศรีราชา-พัทยา ให้บริการ 16 เที่ยวต่อวัน (2 ทิศทาง) ระยะทาง 64 กิโลเมตร และมีข้อเสนอให้เพิ่มสถานีรถไฟ 1 สถานีและพัฒนายกระดับที่หยุดรถเดิม 2 แห่งให้เป็นสถานีรถไฟมีรายละเอียดดังนี้

1. สถานีพนัสนิคม เสนอการก่อสร้างสถานีพนัสนิคมบริเวณจุดตัดทางรถไฟ กับถนนสาย 315 ห่างจากสถานีพานทองประมาณ 7 กิโลเมตรซึ่งสามารถเดินทางเข้านิคมอมตะซิตี้ชลบุรีจากทางด้านหลัง

2. สถานีแสนสุข(บางแสน) ซึ่งอยู่กิโลเมตรที่ 114 จากเดิมเป็นที่หยุดรถไฟแสนสุข จึงเสนอแนะให้พัฒนายกระดับเป็นสถานีรถไฟแสนสุข เนื่องจากจุดนี้สะดวกสำหรับการเดินทางไปชายหาดบางแสน และ ตลาดหนองมน จึงเป็นจุดเชื่อมต่อแหล่งท่องเที่ยวที่มีประสิทธิภาพ

3. สถานีพัทยาใต้ ซึ่งอยู่กิโลเมตรที่ 159 จากเดิมเป็นที่หยุดรถไฟพัทยาใต้ จึงเสนอแนะให้พัฒนายกระดับเป็นสถานีรถไฟพัทยาใต้

รถโดยสารประจำทางหมวด 2 โครงการเสนอการปรับเส้นทางเดินรถของรถโดยสารประจำทางหมวด 2 บางเส้นทาง เพื่อเพิ่มการเชื่อมต่อโครงการสำคัญภายในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกมีรายละเอียดดังนี้

1. ปรับเส้นทางสาย 37 กรงเทพฯ–ศรีราชา โดยเพิ่มเติมจุดจอดที่เขตส่งเสริมอุตสาหกรรมและนวัตกรรมดิจิทัล (EECd) และปรับเพิ่มช่วงให้บริการของเส้นทางสาย 37 ให้มีเส้นทางบริการจากกรุงเทพฯ–EECd

2. ปรับเส้นทางสาย 916 กรุงเทพฯ–แกลง–แหลมแม่พิมพ์ โดยเพิ่มเติมจุดจอดที่เขตนวัตกรรมระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EECi) ณ วังจันทร์วัลเลย์ ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 344 จังหวัดระยอง และปรับเพิ่มช่วงให้บริการของเส้นทางสาย 916 ให้มีเส้นทางบริการจากกรุงเทพฯ–EECi

ระบบรอง

ระบบขนส่งสาธารณะสายรองจะทำหน้าที่เชื่อมโยงระบบหลัก แหล่งกิจกรรมสำคัญในเขตเมืองและอำเภอ รวมทั้งจุดเชื่อมต่อการเดินทางหลักเช่น พื้นที่อยู่อาศัย พื้นที่พาณิชยกรรม ศูนย์ราชการ สถานศึกษา สถานีรถไฟ สถานีขนส่ง และสนามบิน เป็นต้น โดยพบว่าเทคโนโลยีระบบขนส่งสาธารณะที่เป็นไปได้คือ

รถโดยสารขนาดเล็ก (EV Minibus)	รถโดยสาร (EV Bus)	รถไฟฟ้าล้อยาง (Tram Bus)	รถรางไฟฟ้า (Tram)
			

โดยโครงการวางโครงข่ายระบบขนส่งสาธารณะสายรอง รวมทั้งสิ้น 19 สายแบ่งประเภทออกเป็นโครงข่ายระหว่างเมือง 8 สาย และ โครงข่ายในเขตเมือง 11 สาย ดังนี้

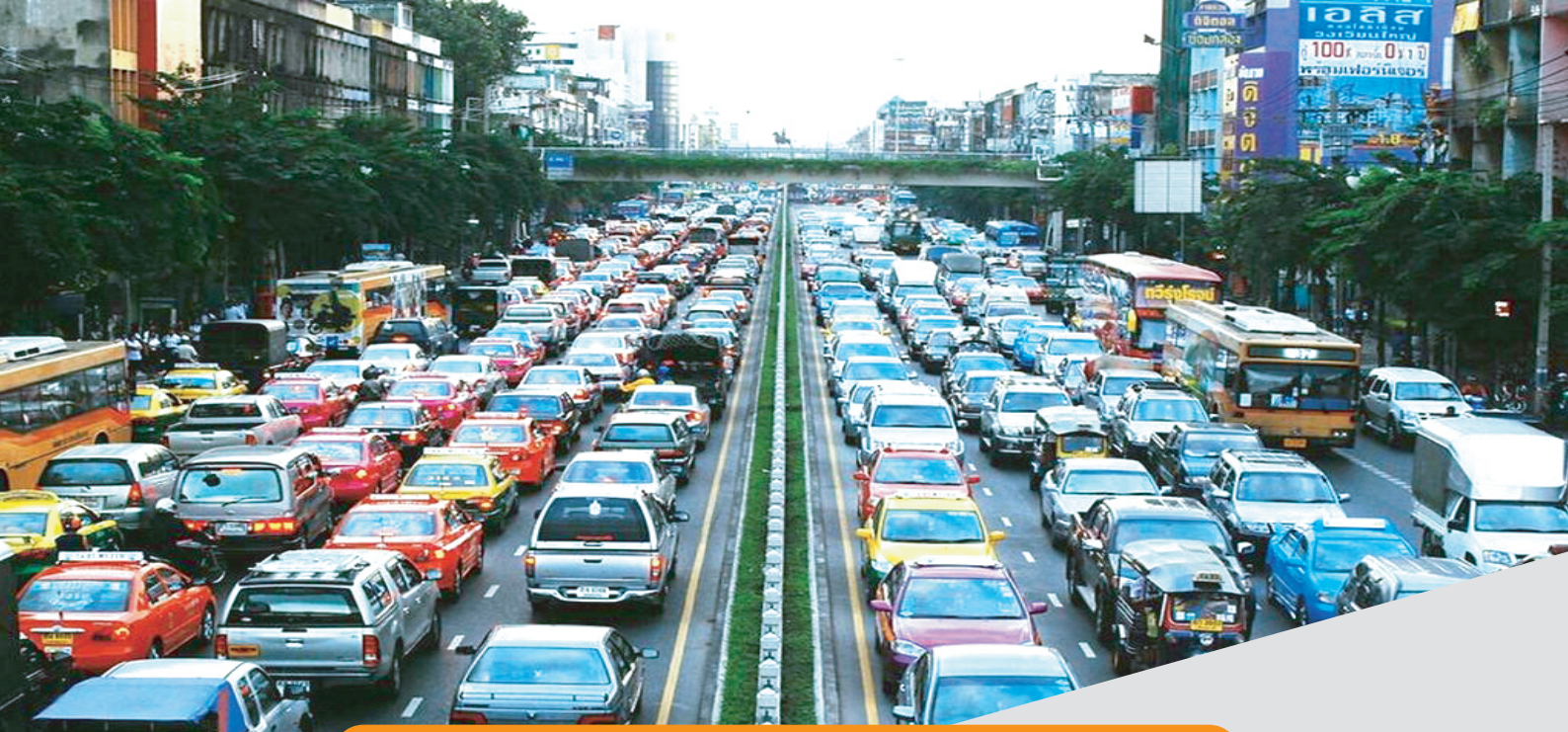
โครงข่ายระหว่างเมือง

1. สาย1 สถานีรถไฟความเร็วสูงฉะเชิงเทรา – แปลงยาว – นิคมอุตสาหกรรมเกตเวย์ซิตี้ 2) สาย2 สถานีรถไฟความเร็วสูงฉะเชิงเทรา – บางคล้า 3) สาย3 สถานีรถไฟความเร็วสูงฉะเชิงเทรา – บ้านโพธิ์ – บางปะกง 4) สาย4 สถานีรถไฟความเร็วสูงอู่ตะเภา – ระยอง – บ้านเพ 5) สาย5 ระยอง – บ้านค่าย – ปลวกแดง 6) สาย6 เมืองศรีราชา – สถานีรถไฟความเร็วสูงศรีราชา – ปลวกแดง 7) สาย7 เมืองศรีราชา – สถานีรถไฟความเร็วสูงศรีราชา – อมตะซิตี้ระยอง 8) สาย8 สถานีรถไฟความเร็วสูงอู่ตะเภา – ปลวกแดง – ศรีราชา

โครงข่ายในเขตเมือง

1) ฉช1 สถานีรถไฟความเร็วสูงฉะเชิงเทรา – วัดโสธรวราราม – ศาลากลางจังหวัดฉะเชิงเทรา 2) ฉช2 สถานีรถไฟความเร็วสูงฉะเชิงเทรา – รร เบญจมฯ–ห้างตะวันออกคอมเพล็กซ์ 3) ฉช3 รอบเมืองฉะเชิงเทรา 4) ชบ1 สถานีรถไฟความเร็วสูงพัทยา – แหลมบาลีฮาย 5) ชบ2 สถานีรถไฟความเร็วสูงชลบุรี – เมืองชลบุรี 6) ชบ3 สถานีรถไฟความเร็วสูงชลบุรี – บางแสน 7) ชบ4 สถานีรถไฟความเร็วสูงชลบุรี – หนองมน 8) ชบ5 สถานีรถไฟความเร็วสูงศรีราชา – แหลมฉบัง 9) ชบ6 สถานีรถไฟความเร็วสูงพัทยา – สวนนงนุช 10) รย1 นิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุด – นิคมอุตสาหกรรม IRPC 11) รย2 สถานีรถไฟระยอง – แหลมเจริญ

ทั้งนี้ จากการศึกษา พบว่า หน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ตามกฎหมายให้สามารถดำเนินการโครงการระบบขนส่งสาธารณะได้ภายในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก คือ สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก กรมการขนส่งทางบก การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย บริษัท ขนส่ง จำกัด องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (เทศบาล/องค์การบริหารส่วนตำบล เมืองพัทยา) แต่ขณะนี้โครงการศึกษาอยู่ระหว่างการคัดเลือกระบบที่เหมาะสมและแนวเส้นทางที่เหมาะสมจึงยังไม่แน่ชัดว่าจะคัดเลือกเส้นทางใดและเป็นรถโดยสารระบบใด ซึ่งเมื่อได้ผลการศึกษาที่ชัดเจนแล้วจะได้เสนอหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต่อไป



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 รัฐมนตรีประจำสำนักนายกรัฐมนตรีคนหนึ่ง ซึ่งนายกมอบหมาย รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ปลัดกระทรวงมหาดไทย ปลัดกระทรวงคมนาคม ผู้อำนวยการสำนักงบประมาณ เลขาธิการคณะกรรมการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานครและผู้ทรงคุณวุฒิทางด้านการวางแผนจราจร วิศวกรรมจราจร วิศวกรรมสิ่งแวดล้อม เศรษฐศาสตร์ เศรษฐกิจการคลัง หรือผังเมือง อีกไม่เกิน 6 คน ซึ่งคณะรัฐมนตรี (ครม.) แต่งตั้งเป็นกรรมการ



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

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

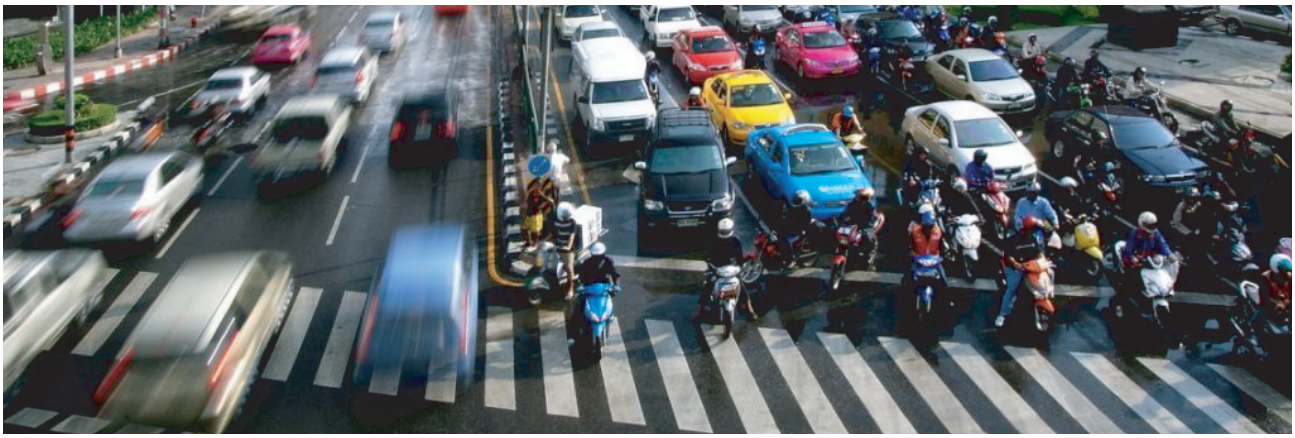
1) องค์ประกอบ : ปลัดกระทรวงคมนาคม เป็นประธานอนุกรรมการ รองปลัดกระทรวงคมนาคม (หัวหน้ากลุ่มภารกิจการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านทางหลวง) เป็นรองประธานอนุกรรมการ ผอ.สนข. เป็นอนุกรรมการ รองผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรที่ได้รับมอบหมายเป็นอนุกรรมการ หน่วยงานที่เกี่ยวข้องจำนวน 30 หน่วยงาน ร่วมเป็นอนุกรรมการ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

21. การประชุมคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) ครั้งที่ 2/2561

สนข. ได้จัดประชุมคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) ครั้งที่ 2/2561 เมื่อวันที่ 17 ตุลาคม 2561 โดยมีรองนายกรัฐมนตรี (นายสมคิด จาตุศรีพิทักษ์) เป็นประธาน ผู้แทนรองนายกรัฐมนตรี (นายวิษณุ เครืองาม) รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ปลัดกระทรวงมหาดไทย ปลัดกระทรวงคมนาคม ผู้อำนวยการสำนักงบประมาณ เลขาธิการสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ผู้แทนผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร เป็นกรรมการ และกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิใน คจร. จำนวน 4 ด้าน ประกอบด้วย ผู้ทรงคุณวุฒิด้านวิศวกรรมจราจร ผู้ทรงคุณวุฒิด้านวิศวกรรมสิ่งแวดล้อม ผู้ทรงคุณวุฒิด้านเศรษฐศาสตร์ และผู้ทรงคุณวุฒิด้านเศรษฐศาสตร์การคลัง โดยมี ผอ.สนข. เป็นกรรมการและเลขานุการ พร้อมทั้งหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจำนวน 25 หน่วยงาน โดยที่ประชุมได้มีมติรับทราบรวม 7 เรื่อง และมติให้ความเห็นชอบรวม 6 เรื่อง โดยมีมติในเรื่องที่สำคัญ อาทิเช่น

2.1.1 เรื่อง รายงานความคืบหน้าการดำเนินงานตามแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

ที่ประชุมมีมติรับทราบรายงานความคืบหน้าการดำเนินงานตามแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

2.1.2 เรื่อง การจัดทำบันทึกความร่วมมือด้านวิชาการเพื่อการแก้ไขปัญหาการจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

ที่ประชุมมีมติรับทราบการจัดทำบันทึกความร่วมมือด้านวิชาการเพื่อการแก้ไขปัญหาการจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

2.1.3 เรื่อง ผลการดำเนินงานภายใต้บันทึกข้อตกลงความร่วมมือ (MOU) การมอบหมายให้กรุงเทพมหานครเป็นผู้บริหารจัดการเดินรถโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงหมอชิต – สะพานใหม่ – คูคต และช่วงแบริ่ง – สมุทรปราการ ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

ที่ประชุมมีมติรับทราบผลการดำเนินงานภายใต้บันทึกข้อตกลงความร่วมมือ (MOU) การมอบหมายให้กรุงเทพมหานคร (กทม.) เป็นผู้บริหารจัดการเดินรถโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงหมอชิต – สะพานใหม่ – คูคต และช่วงแบริ่ง – สมุทรปราการ ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

2.1.4 เรื่อง โครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง ส่วนต่อขยาย ช่วงแยกรัชดา – ลาดพร้าว ถึง แยกรัชโยธิน และโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ส่วนต่อขยายช่วง สถานีศรีรัช – เมืองทองธานี

ที่ประชุมมีมติเห็นชอบให้บรรจุโครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง ส่วนต่อขยาย ช่วงแยกรัชดา – ลาดพร้าว ถึง แยกรัชโยธิน และโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยายช่วง สถานีศรีรัช – เมืองทองธานี ในแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

2.1.5 เรื่อง ข้อเสนอแนวทางและผลการศึกษาการพัฒนาพื้นที่และทางสัญจรเลียบแม่น้ำเจ้าพระยา

ที่ประชุมมีมติรับทราบผลการศึกษาการพัฒนาพื้นที่และทางสัญจรเลียบแม่น้ำเจ้าพระยา และพิจารณามอบหมายให้กระทรวงคมนาคม (คค.) โดย สนข. หารือร่วมกับกระทรวงมหาดไทย (มท.) และ กทม.ในการพัฒนาและออกแบบทางสัญจรเลียบแม่น้ำเจ้าพระยาให้มีการบูรณาการและมีความสอดคล้องกัน

2.2 การประชุม คจร. ครั้งที่ 1/2562

สนข. ได้จัดประชุม คจร. ครั้งที่ 1/2562 เมื่อวันที่ 3 มกราคม 2562 โดยมีรองนายกรัฐมนตรี (นายสมคิด จาตุศรีพิทักษ์) เป็นประธาน ผู้แทนรองนายกรัฐมนตรี (นายวิษณุ เครืองาม) ผู้แทนรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ผู้แทนปลัดกระทรวงมหาดไทย ปลัดกระทรวงคมนาคม ผู้แทนผู้อำนวยการสำนักงบประมาณ ผู้แทนเลขาธิการสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ผู้แทนผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร เป็นกรรมการ และกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิใน คจร. จำนวน 3 ด้าน ประกอบด้วย ผู้ทรงคุณวุฒิด้านวิศวกรรมจราจร ผู้ทรงคุณวุฒิด้านเศรษฐศาสตร์ และผู้ทรงคุณวุฒิด้านเศรษฐศาสตร์การคลัง โดยมี ผอ.สนข. เป็นกรรมการและเลขานุการ พร้อมทั้งหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจำนวน 17 หน่วยงาน โดยที่ประชุมได้มีมติรับทราบรวม 3 เรื่อง และมติให้ความเห็นชอบรวม2 เรื่อง โดยมีมติในเรื่องที่สำคัญ อาทิเช่น

2.2.1 เรื่อง ผลการศึกษาการจัดทำทิศทางและนโยบายการพัฒนาแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะที่ 2

ที่ประชุมมีมติรับทราบผลการศึกษาการจัดทำทิศทางและนโยบายการพัฒนาแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะที่ 2 และมอบหมาย คค.พัฒนาความร่วมมือร่วมกับ JICA เพื่อจัดทำแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะที่ 2 ต่อไป

2.2.2 เรื่อง ความก้าวหน้าการดำเนินงานตามข้อสั่งการนายกรัฐมนตรีในการจัดทำแผนแม่บทการแก้ไขปัญหาการจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

ที่ประชุมมีมติรับทราบความก้าวหน้าการจัดทำแผนแม่บทการแก้ไขปัญหาการจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ตามข้อสั่งการนายกรัฐมนตรี ตามที่ สนข. เสนอ

2.2.3 เรื่อง การศึกษาความเหมาะสมโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาล ช่วงแคราย – ลำสาลี (บึงกุ่ม)

ที่ประชุมมีมติดังนี้

2.2.3.1 เห็นชอบในหลักการของผลการศึกษาความเหมาะสมโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาลช่วงแคราย – ลำสาลี (บึงกุ่ม) ของ สนข.

2.2.3.2 มอบ สนข. บรรจุแผนการพัฒนาโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาล ช่วงแคราย – ลำสาลี (บึงกุ่ม) ในแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ระยะที่ 1

2.2.3.3 มอบ คค. มอบหมายหน่วยงานเจ้าของโครงการฯ ดำเนินการให้สอดคล้องกับผลการศึกษาฯ โดย

1) มอบการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ดำเนินการในส่วนของโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาล ช่วงแคราย – ลำสาลี (บึงกุ่ม)

2) มอบ กทพ. ดำเนินการในส่วนของโครงข่ายระบบทางด่วนขั้นที่ 3 สายเหนือ ตอนทดแทน N1 ตอน N2 และ E-W Corridor

โดยให้ คค. กำกับดูแลให้ทั้งสองหน่วยงานพิจารณาวางแผนร่วมกันให้เกิดผลกระทบระหว่างก่อสร้างต่อประชาชนให้น้อยที่สุดในพื้นที่ก่อสร้างที่ต้องใช้ร่วมกัน

2.2.3.4 มอบหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ กรมทางหลวง (ทล.) และ กทม. พิจารณาดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องตามขั้นตอนต่อไป







2.3 เรื่อง การประชุมคณะอนุกรรมการประสานการแก้ไขปัญหาจราจรและขนส่งระยะเร่งด่วนในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ครั้งที่ 2/2561

สนข. ได้จัดประชุมคณะอนุกรรมการประสานการแก้ไขปัญหาจราจรและขนส่งระยะเร่งด่วนในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (คณะอนุกรรมการประสานฯ) ครั้งที่ 2/2561 เมื่อวันที่ 26 พฤศจิกายน 2561 โดยมีปลัดกระทรวงคมนาคม เป็นประธาน ร่วมกับคณะอนุกรรมการฯ และผู้แทนหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง (รวม 14 หน่วย) โดยมี ผอ.กจร. เป็นอนุกรรมการและเลขานุการ โดยที่ประชุมได้มีมติรับทราบรวม 2 เรื่อง และมติให้ความเห็นชอบรวม 1 เรื่อง โดยมีมติในเรื่องที่สำคัญ อาทิเช่น

2.3.1 เรื่อง ข้อสั่งการนายกรัฐมนตรีในการจัดทำแผนแม่บทการแก้ไขปัญหาจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

ที่ประชุมมีมติรับทราบข้อสั่งการนายกรัฐมนตรีในการจัดทำแผนแม่บทการแก้ไขปัญหาจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

2.3.2 เรื่อง กรอบแนวทางการจัดทำแผนแม่บทการแก้ไขปัญหาการจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

ที่ประชุมมีมติดังนี้

2.3.2.1 รับทราบกรอบแนวทางการจัดทำแผนแม่บทการแก้ไขปัญหาการจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล โดยให้ทำข้อเสนอแนะข้อคิดเห็นของอนุกรรมการไปพิจารณาประกอบการดำเนินการจัดทำแผนแม่บทฯ ต่อไป

2.3.2.2 มอบ สนข. จัดประชุมหารือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อจัดทำร่างแผนแม่บทการแก้ไขปัญหาการจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลให้แล้วเสร็จ ก่อนนำเสนอคณะอนุกรรมการฯ ต่อไป

2.4 เรื่อง การประชุมคณะอนุกรรมการประสานฯ ครั้งที่ 1/2562

สนข. ได้จัดประชุมคณะอนุกรรมการประสานฯ ครั้งที่ 1/2562 เมื่อวันที่ 4 มีนาคม 2562 โดยมีปลัดกระทรวงคมนาคม เป็นประธาน ร่วมกับคณะอนุกรรมการฯ และผู้แทนหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง (รวม 18 หน่วย) โดยมี ผอ.กจร. เป็นอนุกรรมการและเลขานุการ โดยที่ประชุมได้มีมติรับทราบรวม 1 เรื่อง และมติให้ความเห็นชอบรวม 4 เรื่อง โดยมีมติในเรื่องที่สำคัญ อาทิเช่น

2.4.1 เรื่อง รายงานความคืบหน้าการดำเนินการตามมติคณะอนุกรรมการฯ ครั้งที่ 1/2562

ที่ประชุมมีมติรับทราบความคืบหน้าการดำเนินการตามมติคณะอนุกรรมการฯ ครั้งที่ 1/2562

2.4.2 เรื่อง ร่างแผนแม่บทการแก้ไขปัญหาการจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

ที่ประชุมมีมติเห็นชอบในหลักการของร่างแผนแม่บทฯ โดยนำเสนอ คจร. เพื่อพิจารณานำเสนอ ครม. ต่อไป

2.4.3 เรื่อง การขยายเส้นทาง

ที่ประชุมมีมติรับทราบคลองที่มีศักยภาพในการเดินเรือเบื้องต้น 12 คลอง และมอบหมายให้

2.4.3.1 สนข. ศึกษาและจัดทำแผนพัฒนาการเดินทาง ทางน้ำในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล และนำเสนอ คจร. ต่อไป

2.4.3.2 ดำเนินการตั้งคณะทำงานเพื่อปรับปรุงและพัฒนาการเดินทางทางน้ำในพื้นที่คลองขุดมหาสวัสดิ์ เพื่อเป็นต้นแบบในการพัฒนาเส้นทางเดินเรือในคลองอื่นๆ

2.5 เรื่อง การประชุมคณะอนุกรรมการประสานฯ ครั้งที่ 2/2562

สนข. ได้จัดประชุมคณะอนุกรรมการประสานฯ ครั้งที่ 2/2562 เมื่อวันที่ 2 สิงหาคม 2562 โดยมีปลัดกระทรวงคมนาคม เป็นประธาน ร่วมกับคณะอนุกรรมการฯ และผู้แทนหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง (รวม 15 หน่วย) โดยมี ผอ.กจร. เป็นอนุกรรมการและเลขานุการ โดยที่ประชุมได้มีมติรับทราบรวม 2 เรื่อง และมติให้ความเห็นชอบรวม 1 เรื่อง โดยมีมติในเรื่องที่สำคัญ อาทิเช่น



2.5.1 เรื่อง การปรับปรุงและพัฒนาระบบคมนาคมทางน้ำในพื้นที่คลองขุดมหาสวัสดิ์
ที่ประชุมมีมติรับทราบการปรับปรุงและพัฒนาระบบคมนาคมทางน้ำในพื้นที่คลองขุดมหาสวัสดิ์

2.5.2 เรื่อง การแก้ไขปัญหาจราจรบริเวณศูนย์ราชการฯ ถนนแจ้งวัฒนะ
ที่ประชุมมีมติดังนี้

2.5.2.1 มอบหมายสำนักการโยธา กรุงเทพมหานคร ดำเนินสำรวจออกแบบและประมาณราคาค่าก่อสร้าง รวมทั้งขออนุญาตใช้พื้นที่การประปานครหลวงตามระเบียบที่เกี่ยวข้องในโครงการถนนหมายเลข 10

2.5.2.2 มอบหมายราชวิทยาลัยจุฬาภรณ์ดำเนินการเจรจากับมณฑลทหารบกที่ 11 ในการขอใช้พื้นที่บางส่วน เพื่อพัฒนาถนนหมายเลข 10 ด้านเหนือ (เส้นสีเหลือง) อีกเส้นทางหนึ่ง

2.5.2.3 มอบหมายบริษัท ธนารักษ์พัฒนาสินทรัพย์ จำกัด รายงานความก้าวหน้าผลการศึกษาระบบเชื่อมต่อภายในกับระบบรถไฟฟ้าภายนอกให้ที่ประชุมทราบในครั้งต่อไป เพื่อให้เห็นภาพของการจัดการจราจรบริเวณศูนย์ราชการทั้งหมด

2.5.2.4 มอบหมาย ทล. และ กทม. ร่วมกันหารือเพื่อหาความเหมาะสมในการก่อสร้างทางยกระดับตามแนวเส้นทางที่ 1 ก่อสร้างทางยกระดับออกจากศูนย์ราชการฯ บริเวณซอยแจ้งวัฒนะ 7 เข้าสู่ถนนแจ้งวัฒนะ (ขาเข้าเมือง) ขนาด 1 ช่องจราจร กว้างประมาณ 7 เมตร และแนวเส้นทางที่ 2 ก่อสร้างทางยกระดับจากถนนแจ้งวัฒนะ (ขาเข้าเมือง) เข้าสู่ซอยแจ้งวัฒนะ 5 ขนาด 1 ช่องจราจร กว้าง 7 เมตร ให้เชิญ รฟม. และบริษัท ธนารักษ์สินทรัพย์ จำกัด เข้าร่วมหารือด้วย

2.5.2.5 มอบ ทล. พิจารณาความเป็นไปได้ในการเชื่อมการลงทางยกระดับดอนเมืองกับถนนแจ้งวัฒนะซอย 5






2.6 เรื่อง แผนแม่บทการแก้ไขปัญหาการจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

สืบเนื่องจากนายกรัฐมนตรี (พลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา) ได้สั่งการให้ คค. ร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจัดทำแผนแม่บทการแก้ไขปัญหาจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล เพื่อเร่งรัดแก้ไขปัญหาการจราจรที่ติดขัดให้เกิดความต่อเนื่องเชื่อมโยงและต้องเป็นการบูรณาการร่วมกันของทุกหน่วยงาน ทั้งนี้ รัฐบาลมีนโยบายในการแก้ไขปัญหาจราจรแบบยั่งยืน โดยการผลักดันให้ระบบรางเป็นแกนหลักในการเดินทางและขนส่งของประเทศ เพื่อให้ประชาชนปรับเปลี่ยนพฤติกรรมมาใช้ระบบขนส่งสาธารณะ ลดการใช้รถยนต์ส่วนตัว ตามแผนพัฒนาระบบขนส่งมวลชนทางรางระบบขนส่งมวลชนสายหลักและสายรอง (M-Map) ในปี พ.ศ. 2572 ดังนั้น เพื่อบรรเทาปัญหาการจราจรติดขัดในระหว่างปัจจุบันจนถึง ปี พ.ศ. 2572 จึงจำเป็นต้องมีการจัดทำ "แผนแม่บทการแก้ไขปัญหาการจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล" โดยแบ่งเป็นแผนงานระยะเร่งด่วน และระยะกลาง/ระยะยาว สำหรับการรองรับปริมาณความต้องการเดินทาง ในการนี้ สนข. ได้ร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจัดทำแผนแม่บทการแก้ไขปัญหาการจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลโดยมีกรอบแนวคิดการแก้ไขปัญหาการจราจรในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลนั้น แบ่งออกเป็น 2 ส่วน คือ

2.6.1 การเพิ่มพื้นที่และความสามารถในการรองรับปริมาณการจราจรบนถนนในจุดที่จำเป็นดังต่อไปนี้

2.6.1.1 การก่อสร้างอุโมงค์/ถนน/ทางยกระดับ/สะพานข้ามแยก/คอขวด/Missing Link การเพิ่มพื้นที่และความสามารถในการรองรับปริมาณการจราจรบนถนนในจุดที่จำเป็นพิจารณาจากสภาพปัญหาบนโครงข่ายหลักที่เชื่อมต่อเมืองชั้นนอกเข้าสู่พื้นที่วงแหวนรัชดาภิเษก โดยใช้ความเร็วเฉลี่ยเป็นเกณฑ์ในการกำหนดเส้นทางวิกฤต (ความเร็วต่ำกว่า 10 กม./ชม.) โดยพิจารณาแนวทางการแก้ไขปัญหาการจราจรให้สามารถเคลื่อนตัวได้ตลอดแนวเส้นทางพบว่าแนวเส้นทางหลักที่ต้องทำการปรับปรุงมีจำนวน 9 เส้นทาง และเส้นทางที่อยู่ระหว่างการก่อสร้างรถไฟฟ้าจำนวน 3 เส้นทาง รวมเป็น 12 เส้นทางแนวเส้นทางนอกจากนี้ได้ทำการกำหนดมาตรการการบริหารจัดการเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการจราจรจำนวน 1 มาตรการ โดยเสนอแนะแนวทางการแก้ไขปัญหาดังกล่าวตามแนวเส้นทางวิกฤติ ดังนี้

แนวเส้นทางวิกฤติ	จำนวนโครงการ/มาตรการ	งบประมาณ (ล้านบาท)		
		งบประมาณแผ่นดิน	งบประมาณอื่นๆ (PPP, TFF, อื่นๆ)	รวม
๑) แนววงแหวนรัชดาภิเษก	๗ โครงการ	๔,๓๘๓	-	๔,๓๘๓
๒) แนว M๗ ทางพิเศษศรีรัช	๙ โครงการ	๓,๒๘๐	๖๕,๒๖๕	๖๘,๕๔๕
๓) แนวประเสริฐมนูกิจ-งามวงศ์วาน	๔ โครงการ	๖,๒๖๙	๒๒,๙๗๒	๒๙,๒๔๑
๔) แนวทางด่วนขั้นที่ ๑ อาจณรงค์	๒ โครงการ	๖,๑๙๐	-	๖,๑๙๐
๕) แนวทางด่วนขั้นที่ ๑ พระราม ๙-พระราม ๒	๓ โครงการ	๑๐,๕๐๐	๑๐๑,๒๐๑	๑๑๑,๗๐๑
๖) แนวสะพานตากสิน ราชพฤกษ์-กัลปพฤกษ์	๓ โครงการ	๒,๘๙๗	-	๒,๘๙๗
๗) แนวคู่ขนานลอยฟ้าบรมราชชนนี-สะพานสมเด็จพระปิ่นเกล้า	๕ โครงการ	๓๖,๓๘๗	-	๓๖,๓๘๗
๘) แนวทางพิเศษฉลองรัช-ลำลูกกา	๕ โครงการ	๖,๘๗๑	๗๐๐	๗,๕๗๑
๙) แนวราชพฤกษ์ ช่วงชัยพฤกษ์ รัตนาธิเบศร์	๑ โครงการ	๙๙๐	-	๙๙๐
๑๐) แนวรถไฟฟ้าสายสีชมพู	๘ โครงการ	๒,๓๕๗	-	๒,๓๕๗
๑๑) แนวรถไฟฟ้าสายสีเหลือง	๔ โครงการ	๓๗๓	-	๓๗๓
๑๒) แนวรถไฟฟ้าสายสีส้ม (ตะวันออก)	๗ โครงการ	๑,๐๙๑	-	๑,๐๙๑
มาตรการเพิ่มประสิทธิภาพการจราจร		๑๕	-	๑๕
รวมทั้งหมด		**๘๑,๖๐๓**	**๑๙๐,๑๓๘**	**๒๗๑,๗๔๑**

2.6.1.2 การบริหารจัดการการใช้ถนนเดิมให้มีประสิทธิภาพ

โดยกำหนดมาตรการเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพโดยการใช้ถนนเดิมที่มีอยู่ ประกอบด้วย 4 มาตรการ คือ 1) มาตรการให้เอกชนดำเนินการเคลื่อนย้ายรถที่จอดกีดขวางบนผิวจราจร 2) มาตรการจัดระเบียบป้ายหยุดรถโดยสารประจำทาง 3) มาตรการบริหารจัดการพื้นที่ระหว่างการก่อสร้างรถไฟฟ้า และ4) มาตรการบริหารจัดการด้านจราจรของทางแยก Box Junction (ห้ามจอดขวางในบริเวณทางแยก)

2.6.2 การส่งเสริมการใช้ระบบขนส่งสาธารณะ เพื่อลดปริมาณรถส่วนบุคคลบนถนน มีดังนี้ แผนการพัฒนาส่วนการส่งเสริมการใช้ระบบขนส่งสาธารณะ มีจุดประสงค์เพื่อลดปริมาณรถบนถนนนั้นประกอบไปด้วย 5 มาตรการส่งเสริมด้วยกัน มีรายละเอียดมาตรการและงบประมาณรวมสรุปดังนี้

มาตรการ	จำนวนโครงการ	งบประมาณ (ล้านบาท)
๑) การจัดพื้นที่จอดและจร (Park and Ride) ตามแนวขนส่งมวลชน	- Park and Ride เพิ่มเติม ๑๐ โครงการ รองรับรถยนต์ส่วนบุคคลได้ ๓,๖๕๐ คัน	งบศึกษา ๑๒๕ ลบ.
๒) การเพิ่มการเชื่อมต่อด้วยทางข้ามลอยฟ้า (Skywalk)	- ๒ จุด และจะต้องพิจารณาเพิ่มเติมในอนาคต เมื่อโครงข่ายรถไฟฟ้าเปิดให้บริการ	งบศึกษา ๑๐ ลบ. งบก่อสร้าง ๙๘ ลบ.
๓) การเพิ่มโครงข่ายเชื่อมต่อเข้าสู่สถานีรถไฟฟ้า (Access road to MRT Station)	- ศึกษาและก่อสร้างถนนเชื่อมต่อเข้าสู่สถานีรถไฟฟ้าต่างๆ จำนวน ๑๗ เส้นทาง	งบศึกษา ๕๓ ลบ. งบก่อสร้าง ๑,๕๑๘ ลบ.
๔) มาตรการส่งเสริมการใช้ระบบขนส่งสาธารณะ โดยใช้มาตรการควบคุม	๑) การเก็บค่าธรรมเนียมรถเข้าพื้นที่ชั้นใน (Road Pricing) ๒) มาตรการ จัดเก็บภาษีจากน้ำมันเชื้อเพลิง เพื่อนำเงินไปอุดหนุนค่าโดยสารระบบขนส่งมวลชน ๓) การปรับเปลี่ยนอัตราภาษีรถยนต์	งบศึกษา ๕๕ ลบ.
๕) มาตรการส่งเสริมการใช้ระบบขนส่งสาธารณะ โดยใช้มาตรการส่งเสริม/อำนวยความสะดวก	๑) มาตรการ เพื่อสนับสนุนระบบขนส่งสายรอง (Feeder) บริเวณสถานีรถไฟฟ้าที่สำคัญ ๒) มาตรการ การปรับเส้นทางการเดินเรือ	งบศึกษา ๓๐ ลบ. งบก่อสร้าง ๔๘ ลบ.
รวมงบประมาณทั้งสิ้น		๑,๙๓๗

ทั้งนี้ โครงการสำหรับแผนการพัฒนาส่วนการส่งเสริมการใช้ระบบขนส่งสาธารณะเพื่อลดปริมาณรถบนถนนส่วนใหญ่จำเป็นต้องศึกษาความเหมาะสม โดยใช้งบประมาณในการศึกษาทั้งสิ้น 280 ล้านบาท รวมโครงการที่พร้อมดำเนินการจำนวน 1,657 ล้านบาท รวมทั้งสิ้น 1,937 ล้านบาท

สรุปภายใต้แผนฉบับนี้แบ่งแผนงานเป็นทั้งสิ้น 2 ระยะ คือ แผนงานระยะเร่งด่วน (ปี 2562 –2566) และแผนงานระยะกลาง/ยาว (ปี 2567 – 2576) รวมเป็นงบประมาณทั้งสิ้น 273,678 ล้านบาท

ระยะแผนงาน	งบประมาณ (ล้านบาท)		
	งบประมาณแผ่นดิน	งบประมาณอื่นๆ (PPP, TFF, อื่นๆ)	รวม (ล้านบาท)
อยู่ระหว่างการก่อสร้าง	๕,๙๖๐	-	๕,๙๖๐
ระยะสั้น ปี พ.ศ. ๒๕๖๒ - ๒๕๖๖	๗๐,๙๐๐	๑๒๐,๑๘๑	๑๙๑,๐๘๑
ระยะกลาง/ยาว ปี พ.ศ. ๒๕๖๗ - ๒๕๗๒	๖,๖๘๐	๖๙,๙๕๗	๗๖,๖๓๗
รวม	๘๓,๕๔๐	๑๙๐,๑๓๘	๒๗๓,๖๗๘

สถานะปัจจุบัน สนข. อยู่ระหว่างการนำเสนอแผนแม่บทการแก้ไขปัญหาการจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลต่อ คจร. พิจารณาต่อไป

2.7 เรื่อง การจัดทำมาตรฐานการวิเคราะห์ผลกระทบด้านการจราจร

ปัจจุบันปัญหาการการจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและเมืองขนาดใหญ่เป็นปัญหาที่ส่งผลกระทบทั้งทางด้านเศรษฐกิจ สิ่งแวดล้อม สาธารณสุข และพลังงาน โดยปัญหาการจราจรส่วนใหญ่มีการกระจุกตัวอยู่บริเวณพื้นที่ศูนย์กลางทางเศรษฐกิจ สาเหตุหลักส่วนหนึ่งมาจากการพัฒนาเมืองที่ขาดการวางแผนด้านการจราจรอย่างครอบคลุม ดังนั้น เพื่อให้การแก้ปัญหาเกิดประสิทธิภาพสูงสุดจึงควรมีการกำหนดมาตรการเพื่อรองรับผลกระทบด้านการจราจรควบคู่ไปพร้อมกับการพัฒนา ซึ่งประเทศไทยในปัจจุบันได้กำหนดให้การศึกษาผลกระทบด้านการจราจร (Traffic Impact Assessment: TIA) เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาผลกระทบทางสิ่งแวดล้อม (Environment Impact Assessment: EIA) แต่เนื่องจากการกำหนดเกณฑ์มาตรฐานการศึกษายังขาดแนวทางที่ชัดเจน ทำให้การศึกษาผลกระทบด้านการจราจรเป็นไปอย่างไร้ทิศทาง สนข. จึงได้ดำเนินการศึกษาจัดทำมาตรฐานสำหรับการวิเคราะห์ผลกระทบด้านการจราจร เพื่อให้การศึกษาผลกระทบด้านจราจรมีขั้นตอนและแนวทางการศึกษาที่เป็นระบบดำเนินไปในทิศทางเดียวกัน และสามารถนำไปสู่การปฏิบัติได้อย่างเป็นรูปธรรม

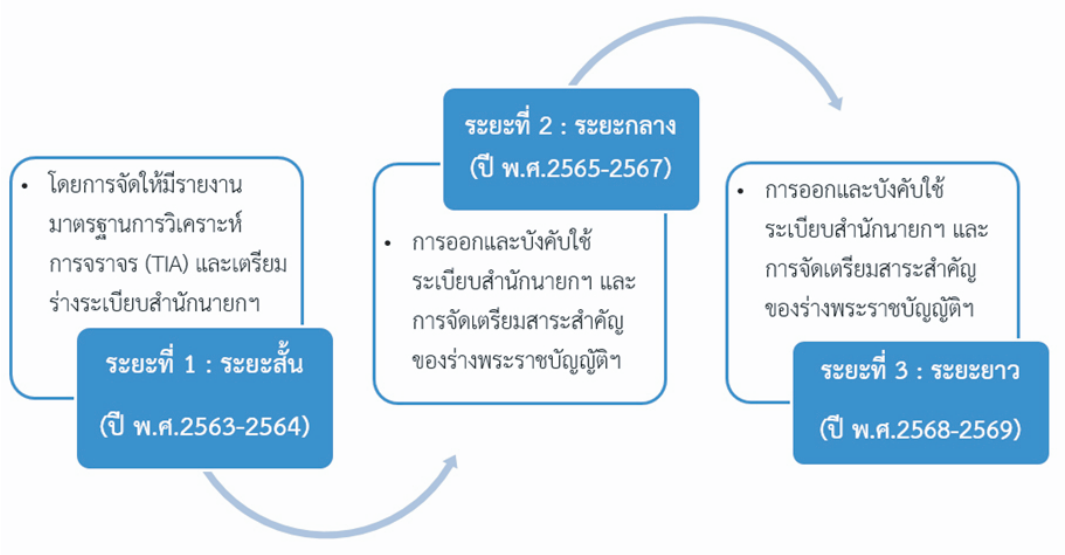
สนข. ได้รับจัดสรรงบประมาณประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2561 และ 2562 เพื่อศึกษาจัดทำมาตรฐานการวิเคราะห์ผลกระทบด้านการจราจร (Traffic Impact Assessment: TIA) และ สนข. ได้ว่าจ้างกลุ่มที่ปรึกษา บริษัท เอ 21 คอนซัลแตนท์ จำกัด มหาวิทยาลัยนเรศวร และบริษัท พีเอสเค คอนซัลแทนส์ จำกัด เป็นที่ปรึกษาโครงการศึกษาจัดทำมาตรฐานการวิเคราะห์ผลกระทบด้านการจราจรมีระยะเวลาดำเนินงาน 12 เดือน ตั้งแต่วันที่ 25 มิถุนายน 2561 ถึงวันที่ 24 มิถุนายน 2562 ปัจจุบันที่ปรึกษาได้ดำเนินการเสร็จเรียบร้อยแล้ว โดยรายละเอียดการดำเนินงาน สรุปได้ดังนี้

2.7.1 วัตถุประสงค์ของการดำเนินงานเพื่อจัดทำมาตรฐานการวิเคราะห์ผลกระทบด้านการจราจร คู่มือการนำมาตรฐานไปใช้ในการวิเคราะห์ผลกระทบด้านการจราจร กำหนดค่าดัชนี ตัวแปร ที่ต้องใช้เป็นเกณฑ์ในการวิเคราะห์ผลกระทบด้านการจราจร รวมทั้งเสนอแนะข้อกฎหมาย ระเบียบ เพื่อเป็นแนวทางนำมาตรฐานการวิเคราะห์ผลกระทบด้านการจราจรไปสู่การปฏิบัติ

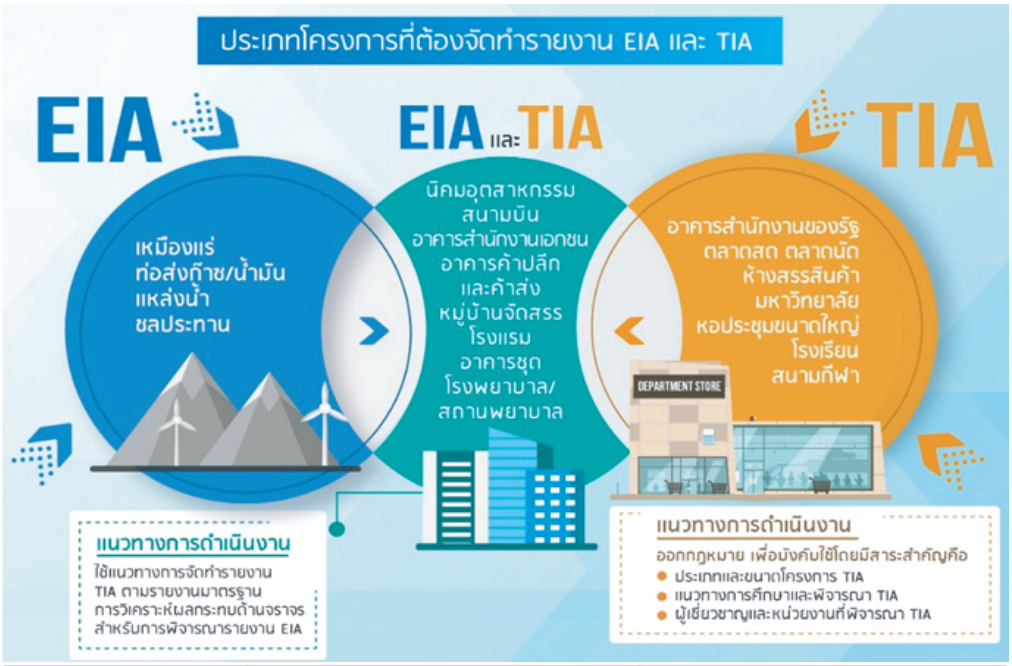
2.7.2 ผลการศึกษาได้กำหนดประเภทของอาคารที่ก่อให้เกิดผลกระทบด้านการจราจร 15 ประเภทอาคาร ดังนี้



2.7.3 กรอบการนำผลการศึกษาไปสู่การปฏิบัติ



2.7.4 การกำหนดหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบด้านการจราจร



ประเภทโครงการ	ผลกระทบสูง		ผลกระทบปานกลาง	
	มหานคร/เทศบาลนคร	เทศบาลเมือง	มหานคร/เทศบาลนคร	เทศบาลเมือง
	รายงานฉบับเต็ม	รายงานฉบับย่อ	รายงานฉบับย่อ	รายงานฉบับย่อ
1) โครงการที่ต้องทำรายงาน EIA				
- แนวทางการดำเนินงาน	ใช้กฎหมาย TIA ใหม่	ใช้กฎหมาย EIA เดิม	ใช้กฎหมาย EIA เดิม	ใช้กฎหมาย EIA เดิม
- หน่วยงานรับผิดชอบ	**คจร.(สนข.)**	**คชก.(สผ.)**	**คชก.(สผ.)**	**คชก.(สผ.)**
2) โครงการที่ไม่ต้องทำรายงาน EIA				
- แนวทางการดำเนินงาน	ใช้กฎหมาย TIA ใหม่	ใช้กฎหมาย TIA ใหม่	ใช้กฎหมาย TIA ใหม่	ใช้กฎหมาย TIA ใหม่
- หน่วยงานรับผิดชอบ	**คจร.(สนข.)**	**ชจร.จังหวัด**	**ชจร.กทม.**	**ชจร.จังหวัด**

สถานะปัจจุบัน สนข. พิจารณาแล้วเห็นว่า การกำหนดให้มีการศึกษาผลกระทบด้านการจราจรเป็นมาตรการที่จะช่วยแก้ไขปัญหาการจราจร ได้ตั้งแต่ในขั้นตอนของการออกแบบและก่อสร้างอาคาร เพื่อให้อาคารที่ก่อสร้างมีความการจัดเตรียมระบบจราจรภายในโครงการที่เหมาะสมกับกิจกรรมสามารถรองรับการเดินทางได้ทั้งในส่วนของรถยนต์ส่วนบุคคลและการเดินทางเชื่อมต่อกับระบบขนส่งสาธารณะโดยรอบ ปัจจุบัน สนข. อยู่ระหว่างการนำเสนอผลการศึกษาต่อ คจร. พิจารณาต่อไป

2.8 เรื่อง การปรับปรุงและพัฒนาระบบคมนาคมทางน้ำในพื้นที่คลองขุดมหาสวัสดิ์

นายกรัฐมนตรี (พลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชา) มีข้อสั่งการ มอบหมายให้กระทรวงคมนาคมร่วมกับกรุงเทพมหานคร และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณาให้เพิ่มการบริการการขนส่งในแม่น้ำลำคลอง เพื่อเป็นทางเลือกในการเดินทางของประชาชน รวมทั้งพิจารณาจัดบริการขนส่งทางน้ำในคลองอื่นๆ ที่ขนานกับถนนสายหลักเพื่อลดปริมาณการจราจรบนถนน เมื่อวันที่ 11 กันยายน 2561 รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ได้มอบหมายให้ สนข. สำรวจลำคลองในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑลที่มีศักยภาพและมีความเหมาะสมในการเดินเรือ ซึ่ง สนข. ได้ศึกษาทบทวนสภาพโครงข่ายเส้นทางน้ำใน กทม.และปริมณฑล พบว่า คลองที่เสนอแนะให้มีการเดินเรือมีจำนวน 12 คลอง



โดย สนข. ได้จัดทำ "แผนแม่บทการแก้ไขปัญหาการจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล" แล้วเสร็จ (ตามข้อสั่งการของนายกรัฐมนตรี) ซึ่งการเชื่อมต่อ/การขยายเส้นทางเรือ เป็นมาตรการหนึ่งที่บรรจุในแผนฯ ดังกล่าว ทั้งนี้ได้นำเสนอ คจร. เพื่อรับทราบความก้าวหน้าในการจัดทำแผนแม่บทการแก้ไขปัญหาการจราจรฯ แล้ว ในคราวประชุม ครั้งที่ 1/2562 เมื่อวันที่ 3 มกราคม 2562 และได้นำเสนอข้อมูลต่อคณะอนุกรรมการประสานการแก้ไขปัญหาการจราจรและขนส่งระยะเร่งด่วนในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ครั้งที่ 1/2562 เมื่อวันที่ 4 มีนาคม 2562 โดยมีปลัดกระทรวงคมนาคมเป็นประธานได้พิจารณาเรื่องการขยายเส้นทางเดินเรือในคลองในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล จำนวน 12 คลอง โดยในส่วนของคลองขุดมหาสวัสดิ์ที่ประชุมได้มีมติเห็นควรให้มีการแต่งตั้งคณะทำงานเพื่อให้การดำเนินการปรับปรุงและพัฒนาพื้นที่คลองขุดมหาสวัสดิ์ เป็นไปด้วยความเรียบร้อย มีประสิทธิภาพ และบูรณาการร่วมมือดำเนินการของทุกหน่วยงานให้สอดคล้องเป็นไปในทิศทางเดียวกัน โดยมี ร้อยตำรวจตรีหญิง ณัฐสภรณ์ เทศบรรทัด นายสราวุธ ทรงศิวิไล พล.ต.ท. ไกรบุญ ทวดทรง เป็นที่ปรึกษาคณะทำงาน ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) เป็นประธานคณะทำงาน และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐ รัฐวิสาหกิจ จังหวัด และท้องถิ่น รวมถึงภาคประชาสังคมร่วมเป็นคณะทำงาน โดยมีอำนาจหน้าที่หลัก เสนอแนะแนวทางและจัดทำแผนงานโครงการปรับปรุงและพัฒนาระบบคมนาคมทางน้ำในพื้นที่คลองขุดมหาสวัสดิ์ รวมถึงมาตรการต่างๆ โดยการบูรณาการร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องให้มีความสอดคล้องและเป็นไปในทิศทางเดียวกัน รวมทั้งติดตามผลและเร่งรัดการดำเนินงานตามโครงการ แผนงานหรือมาตรการที่กำหนดและรายงานให้กระทรวงคมนาคมทราบเป็นระยะๆ ต่อไป

สำหรับแนวทางในการพัฒนาคลองขุดมหาสวัสดิ์นั้น ได้มีการพิจารณาทั้งในระยะสั้น กลาง และยาว โดยในระยะสั้น ได้แก่ การพัฒนาท่าเรือ สำหรับท่าเรือ มีทั้งท่าเรือของวัด ท่าเรือชุมชน และท่าเรือของเอกชน ซึ่งควรมีการพัฒนาท่าเรือให้มีการสัญจรที่มีความสะดวก ปลอดภัย รวมทั้งการพิจารณาเพิ่มท่าเรือ หรือปรับปรุงให้เป็นท่าเรืออารยสถาปัตย์ หรือ Universal Design รวมทั้งการแก้ไขปัญหาเรื่อง ผักตบชวาในคลอง โดยการกำจัดผักตบชวาโดยจัดหาที่ทิ้ง หรือเอาไปทำเครื่องจักสาน เพื่อทำให้คลองสะอาดสวยงามใช้เป็นทางสัญจรได้ ส่วนแนวทางการพัฒนาในระยะกลางและระยะยาว ได้แก่ การพัฒนาคุณภาพน้ำ การแก้ไขปัญหาสิ่งรุกล้ำลำน้ำ การปรับปรุงทัศนียภาพ 2 ข้างทาง ส่งเสริมวิถีชุมชน ศิลปวัฒนธรรม และการท่องเที่ยวเพื่อให้เกิดการพัฒนาที่ยั่งยืน ตลอดจนการพิจารณาการเชื่อมต่อการเดินทาง







สนข
สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

แผนผังโครงสร้างสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

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

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



พัฒนาระบบขนส่งและจราจรและการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกในโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่ง

โครงการศึกษาพัฒนาเมืองกับระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง

1. หลักการและเหตุผล

การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งย่อมส่งผลกระทบต่อการพัฒนาเมือง ชุมชนและสภาพแวดล้อมในบริเวณนั้นๆ การวางแผนการพัฒนาพื้นที่เมืองให้มีประสิทธิภาพ จำเป็นต้องกำหนดกรอบนโยบายที่ชัดเจนเพื่อให้การเจริญเติบโตของเมืองเป็นไปตามแผน โดยต้องบูรณาการกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคมขนส่งและการจัดการสิ่งแวดล้อม หากขาดการบูรณาการเมืองจะเติบโตอย่างไร้ทิศทาง (Urban Sprawl) และส่งผลให้รัฐบาลและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต้องตามแก้ไขปัญหาต่าง ๆที่เกิดขึ้น เช่น ปัญหาการจราจรติดขัด การพัฒนาเมืองในหลายประเทศทั่วโลกได้จัดทำแผนแม่บทการพัฒนาที่บูรณาการการพัฒนาเมืองกับระบบโครงสร้างพื้นฐานเผื่อให้เมืองเติบโตอย่างฉลาด (Smart Growth) ประหยัด พลังงาน ส่งเสริมการเดินทางด้วยระบบขนส่งมวลชน ลดการก่อมลพิษ ด้วยการส่งเสริมการเดินทางแบบไม่ใช้เครื่องยนต์และพัฒนาการเชื่อมต่อการเดินทางหลายรูปแบบอย่างมีประสิทธิภาพ เช่น การนำใช้หลักการพัฒนาเมืองรอบศูนย์กลางคมนาคม รูปแบบ Transit-Oriented Development (TOD) อย่างเป็นระบบตลอดแนวสายทางการพัฒนา

ในคราวประชุมคณะรัฐมนตรี (พลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา)) เมื่อวันที่ 27 มิถุนายน 2560 นายกรัฐมนตรีได้มีข้อสั่งการให้กระทรวงคมนาคมร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเร่งรัดการพิจารณากำหนดแนวทางการใช้ประโยชน์จากพื้นที่ตามแนวเส้นทางโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งต่าง ๆ เช่น รถไฟ รถไฟฟ้า รถไฟความเร็วสูง รวมทั้งให้สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาเร่งรัดการพิจารณายกร่างกฎหมายที่เกี่ยวข้องตามนัยมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 6 กันยายน 2559 (เรื่อง แนวทางการนำที่ดินที่ได้จากการเวนคืนไปใช้ให้เกิดประโยชน์สูงสุด)ให้แล้วเสร็จโดยเร็ว เพื่อให้การนำพื้นที่ตามแนวเส้นทางดังกล่าวไปใช้ประโยชน์เป็นไปอย่างถูกต้อง เหมาะสมและเกิดประโยชน์สูงสุดต่อไป

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร จึงเห็นควรให้มีการศึกษาพัฒนาเมืองระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งในพื้นที่/เมือง/ชุมชน โดยรอบตามแนวโครงข่ายเส้นทางรถไฟทางคู่และรถไฟความเร็วสูงผ่านหรืออยู่ในรัศมีบริการ ที่สามารถพัฒนาให้เป็นจุดเปลี่ยนถ่ายการเดินทางที่มีศักยภาพโดยเฉพาะการวางผังเฉพาะ (Specific Plan) เพื่อการพัฒนาบริเวณพื้นที่ที่เป็นสถานีเปลี่ยนถ่ายผู้โดยสาร(Transit-Oriented Development: TOD)

รวมทั้งเป็นกรอบชี้นำและขับเคลื่อนการพัฒนาในมิติที่เกี่ยวข้องทั้งด้านโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมขนส่งหลักและระบบขนส่งมวลชนขนาดรอง ด้านเศรษฐกิจ การลงทุน ชุมชนเมืองและสิ่งแวดล้อมให้เป็นไปอย่างบูรณาการสอดคล้องกัน ช่วยขจัดปัญหาการเติบโตของเมืองอย่างไร้ทิศทาง(Urban Sprawl) ก่อให้เกิดมูลค่าเพิ่มในด้านการพัฒนาพื้นที่เมืองโดยรอบสถานีขนส่งมวลชน (รถไฟความเร็วสูง/รถไฟทางคู่/จุดเปลี่ยนถ่ายการเดินทางที่มีศักยภาพ) สร้างมูลค่าเพิ่มให้กับระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ของประเทศ และเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันขับเคลื่อนการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศสอดคล้องตามยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี

2. วัตถุประสงค์

1) จัดทำแผนแม่บทการพัฒนาเมืองโดยรอบสถานีรถไฟความเร็วสูง/สถานีรถไฟทางคู่/ศูนย์คมนาคมขนส่งในพื้นที่ที่มีศักยภาพของประเทศ ที่สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ 20 ปี และแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

2) กำหนดพื้นที่และเสนอแนะแนวทางการจัดทำผังเฉพาะ (Specific Plan) ในพื้นที่ที่มีศักยภาพ เพื่อเป็นกรอบชี้นำการพัฒนาเมืองที่มีประสิทธิภาพ สอดคล้องกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศตามแนวคิด (Transit-Oriented Development : TOD) ในการกระจายความเจริญไปยังภูมิภาคและสนับสนุนการพัฒนาเมืองใหม่ในภูมิภาค

3) จัดทำพื้นที่ต้นแบบการพัฒนาเมืองในรูปแบบ Urban Design โดยคัดเลือกและออกแบบการพัฒนาเมืองต้นแบบอย่างน้อย 3 แห่ง

4) จัดทำแผนพัฒนาระบบขนส่งมวลชนที่เหมาะสมเพื่อเชื่อมต่อสถานีรถไฟความเร็วสูง/สถานีรถไฟทางคู่/ศูนย์คมนาคมขนส่ง ในพื้นที่ที่มีศักยภาพให้สอดคล้องกับการพัฒนาเมือง

5) จัดทำแผนการลงทุนและการบริหารจัดการรองรับการพัฒนาเมืองหรือเมืองใหม่

6) จัดทำ รายงานการประเมินสิ่งแวดล้อมระดับยุทธศาสตร์ (Strategic Environmental Assessment : SEA) และรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Initial Environmental Examination : IEE) สำหรับการพัฒนาเมืองกับระบบโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมขนส่งตามขอบเขตพื้นที่ศึกษาโครงการ

3. ขอบเขตการดำเนินงาน

พื้นที่ศึกษาและดำเนินการสำรวจ ครอบคลุมพื้นที่เมืองทั่วประเทศซึ่งได้รับผลกระทบจากการพัฒนาโครงข่ายระบบคมนาคมขนส่งในอนาคต ตามแนวเส้นทางรถไฟความเร็วสูง 4 เส้นทาง (กรุงเทพฯ-เชียงใหม่ กรุงเทพฯ-หนองคาย กรุงเทพฯ-ระยอง และกรุงเทพฯ-หัวหิน) แนวเส้นทางรถไฟทางคู่ทั่วประเทศ รวมทั้งศูนย์คมนาคมหรือจุดเปลี่ยนถ่ายขนส่งสินค้าและการเดินทางที่สำคัญในอนาคต เช่น ท่าเรือแหลมฉบังฯลฯ ให้บรรลุวัตถุประสงค์ โดยมีขอบเขตของงานที่ที่ปรึกษาต้องดำเนินการ ประกอบด้วยงานต่าง ๆ อย่างน้อย 9 ส่วน ดังนี้

1. งานส่วนที่ 1 : งานทบทวนการศึกษา ข้อมูลผลการศึกษาและการดำเนินงานของโครงการต่างๆ ที่เกี่ยวข้องทั้งข้อมูลทุติยภูมิและข้อมูลปฐมภูมิ

2. งานส่วนที่ 2 : ศึกษาและจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาเมืองโดยรอบสถานีรถไฟความเร็วสูง/สถานีรถไฟทางคู่/ศูนย์คมนาคมขนส่งในพื้นที่ที่มีศักยภาพทั่วประเทศ

3. งานส่วนที่ 3 : ศึกษาและเสนอแนะแนวทางการจัดทำผังเฉพาะ (Specific Plan) ในพื้นที่ที่มีศักยภาพเพื่อเป็นกรอบชี้นำการพัฒนาเมืองที่มีประสิทธิภาพ สอดคล้องกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศตามแนวคิด Transit-Oriented Development (TOD)

4. งานส่วนที่ 4 : คัดเลือกและกำหนดพื้นที่เพื่อจัดทำต้นแบบการพัฒนาพื้นที่ในรูปแบบ Urban Design ภายในพื้นที่ศึกษา อย่างน้อย 3 แห่ง

5. งานส่วนที่ 5 : ศึกษา ทบทวน และเสนอแผนพัฒนาระบบขนส่งมวลชนขนาดรองและวิเคราะห์ผลกระทบด้านจราจร เพื่อเชื่อมต่อสถานีรถไฟความเร็วสูง/สถานีรถไฟทางคู่/ศูนย์คมนาคมขนส่ง ในพื้นที่ที่เป้าหมาย 3 แห่ง

6. งานส่วนที่ 6 : ศึกษาและเสนอแนะแผนการลงทุนและการบริหารจัดการรองรับการพัฒนาเมืองต้นแบบหรือเมืองใหม่

7. งานส่วนที่ 7 : ศึกษาจัดทำรายงานการประเมินสิ่งแวดล้อมระดับยุทธศาสตร์ (Strategic Environmental Assessment: SEA) และรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Initial Environmental Examination : IEE) สำหรับการพัฒนาเมืองกับระบบโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมขนส่งตามขอบเขตพื้นที่ศึกษาโครงการ

8. งานส่วนที่ 8 : งานการมีส่วนร่วมของประชาชน/ผู้มีส่วนได้เสีย การจัด Market Sounding และการประชาสัมพันธ์

9. งานส่วนที่ 9 : สนับสนุนการพัฒนาเมืองกับระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งตามการศึกษาให้สามารถนำไปปฏิบัติได้อย่างเป็นรูปธรรม



รูปแสดงกรอบแนวคิด (Conceptual Framework)

4. แนวคิดและหลักการ TOD

การพัฒนา TOD เป็นแนวทางการพัฒนาเมืองรูปแบบใหม่บริเวณโดยรอบสถานีขนส่งมวลชน ที่อาศัยศักยภาพและข้อได้เปรียบของการเดินทางด้วยระบบขนส่งมวลชนที่สะดวกในการดึงดูดให้เกิดการพัฒนาเมือง ซึ่งคำจำกัดความของ TOD (Peter Calthorpe,1993) คือ "เป็นพื้นที่ที่มีการใช้ประโยชน์ที่ดินและกิจกรรมแบบผสมผสาน ที่ตั้งอยู่ในระยะเดินเท้าสะดวกจากสถานีขนส่งมวลชนและศูนย์กลางพาณิชยกรรม มีองค์ประกอบที่หลากหลายทั้งที่อยู่อาศัยแบบผสมผสานหลายประเภท ร้านค้า สำนักงาน พื้นที่โล่งว่างสาธารณะ บริการพื้นฐานต่างๆ ที่เอื้ออำนวยต่อการเดินเท้า และช่วยส่งเสริมให้ผู้ทำงานและ ผู้อยู่อาศัยในพื้นที่ดังกล่าวสามารถเดินทางด้วยยานพาหนะหลากหลายประเภท ไม่ว่าจะเป็นระบบขนส่งมวลชน จักรยาน เดินเท้า และรถยนต์ส่วนตัว" ดังนั้น การพัฒนา TOD จึงมีสถานีขนส่งมวลชนเป็นศูนย์กลางการเปลี่ยนถ่ายการสัญจรของระบบขนส่งสาธารณะที่อาศัยศักยภาพในการเข้าถึงของสถานีขนส่งสาธารณะที่มีประสิทธิภาพสูงมาเป็นปัจจัยสนับสนุนในการพัฒนาให้เป็นศูนย์กลางของย่านหรือเมือง โดยจะพัฒนาในพื้นที่ที่สามารถเดินถึงในระยะเดินเท้า (Walking Distance) เป็นหลัก คือ ประมาณ 400–500 เมตร จากสถานีขนส่งมวลชน เพื่อให้เกิดการใช้ประโยชน์ที่ดินรูปแบบผสมผสานรองรับกิจกรรมการเชื่อมโยงพื้นที่ของชุมชนเมือง สาธารณูปโภคและสาธารณูปการอย่างเต็มประสิทธิภาพ คุ้มค่าต่อการลงทุนทั้งในแง่การพัฒนาเมืองและการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง เช่น รถประจำทาง รถไฟฟ้า รถไฟความเร็วสูง เป็นต้น

5. ลักษณะการพัฒนาทางกายภาย TOD

1. Seamless Transit: จากสถานีถึงที่หมายสะดวก ปลอดภัย รวดเร็ว ไร้รอยต่อ
2. Non-Motorized: เน้นทางเท้า ทางจักรยาน ลดการใช้รถยนต์
3. Density: เมืองกระชับ ประหยัด ประสิทธิภาพสูง โดยเพิ่มความหนาแน่น
4. Mix-Use: ผสมผสานกิจกรรมทั้งการค้าและอยู่อาศัยเพื่อคนทุกระดับเข้าถึงได้
5. Quality of Life: สวนสาธารณะ บริการชุมชน ได้มาตรฐานและครบครัน
6. Linkages: เชื่อมต่อจุดหมายด้วยระบบขนส่งมวลชนรองที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม
7. Identity: ออกแบบส่งเสริมอัตลักษณ์ของเมืองสู่ความภาคภูมิใจ

6. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจาก TOD

ผลประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการพัฒนาเมืองกับระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งที่เกิดประสิทธิผล ประกอบด้วย การจ้างงานและธุรกิจใหม่ ภาษีบำรุงท้องที่ มูลค่าเพิ่มของที่ดิน และการกระจายความเจริญและประชากรสู่ภูมิภาค

7. ตัวอย่าง TOD ที่เกิดขึ้นอย่างเป็นรูปธรรม

ในประเทศไทยยังไม่มีตัวอย่างการพัฒนา TOD เชิงกายภาพที่แล้วเสร็จอย่างสมบูรณ์แบบ ดังนั้นจึงขอนำเสนอตัวอย่างการพัฒนา TOD ที่ประสบผลสำเร็จในต่างประเทศ

การพัฒนาTOD จำเป็นต้องบูรณาการการดำเนินงานร่วมกันในหลายปัจจัย ดังกรณีศึกษาต่างประเทศ เช่น ประเทศญี่ปุ่น เขตปกครองพิเศษฮ่องกง ประเทศสหรัฐอเมริกา และประเทศอังกฤษ เมื่อเปรียบเทียบสถานการณ์ของการดำเนินงาน TOD เทียบกับประเทศไทย พบว่าประเทศไทย ยังมีข้ออ่อนด้อยอยู่ 5-8 ประการ มีเพียงเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกเท่านั้นที่อาจมีสถานะเอื้อให้การพัฒนาTOD เกิดขึ้นได้ง่ายกว่าภูมิภาคอื่นๆ



West Kowloon Station, Hong Kong



Clarendon Station, USA



Osaka Station, Japan



Kashiwanoha Station, Japan

8. หลักการและแนวคิดในการคัดเลือกพื้นที่ต้นแบบ

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรได้รับงบประมาณในการศึกษาโครงการศึกษาพัฒนาเมืองกับระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง ทั้งนี้อยู่ระหว่างดำเนินการศึกษา ในเบื้องต้นได้ทำการคัดเลือกเมืองต้นแบบจากสถานีที่มีความเหมาะสมในการพัฒนา TOD ประมาณ 170 สถานี โดยมีการแบ่งเกณฑ์การพิจารณาเป็น 2 รอบ โดยในรอบแรกเป็นการคัดเลือกที่ใช้ปัจจัยด้านเศรษฐกิจ สังคม และประชากร และปัจจัยด้านสภาพทางกายภาพของพื้นที่โดยรอบสถานี เป็น 2 ปัจจัยหลักเพื่อให้ได้เมืองที่มีศักยภาพพร้อมจะเป็นตัวแทนของการพัฒนา TOD แต่ละประเภท เพื่อนำไปสู่การคัดเลือกรอบที่สอง เน้นการใช้ปัจจัยด้านความพร้อม เพื่อให้ได้เมืองที่มีศักยภาพในการพัฒนาเป็นเมืองต้นแบบ 3 เมือง

9. เกณฑ์การคัดเลือกเมืองรอบแรกเพื่อให้ได้เมืองที่มีศักยภาพ

เกณฑ์การคัดเลือกเมืองรอบแรก จะเน้นเกณฑ์ที่ส่งผลต่อศักยภาพด้านเศรษฐกิจ สังคม ประชากร และด้านกายภาพของพื้นที่โดยรอบสถานี

เกณฑ์การคัดเลือกเมืองรอบสอง พิจารณาจาก ความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐาน ความสอดคล้องกับนโยบายการพัฒนาเมือง ด้านเมืองอัจฉริยะน่าอยู่ (Smart City) ความพร้อมด้านมาตรการทางผังเมือง โดยเมืองที่ผ่านการคัดเลือกเป็นเมืองต้นแบบประกอบด้วย อยุธยา ขอนแก่น และพัทยา

10. เครื่องมือที่ใช้ในการจัดทำ TOD กฎหมายและมาตรการต่าง

ในการพัฒนา TOD จำเป็นต้องมีเครื่องมือหรือมาตรการต่าง ๆ สนับสนุน เพื่อให้โครงการประสบความสำเร็จและเกิดเป็นรูปธรรม โดยในแต่ละขั้นตอนของการพัฒนา TOD จะมีเครื่องมือ หรือมาตรการ นอกจากนี้ที่ปรึกษายังพบว่าการจะพัฒนา TOD ให้เกิดผลสำเร็จเป็นรูปธรรมจำเป็นต้องมีระเบียบ



สิ่งอำนวยความสะดวกกับสังคมผู้สูงอายุและผู้พิการ

1. ที่มาและความสำคัญ

สืบเนื่องจากแนวโน้มในปี พ.ศ.2564 ประเทศไทยจะเข้าสู่สังคมผู้สูงอายุอย่างสมบูรณ์ ประกอบกับจำนวนผู้พิการที่ได้รับผลกระทบจากการเกิดอุบัติเหตุมีจำนวนสูงขึ้น รัฐธรรมนูญฯ 2560 ได้ให้ความสำคัญโดยกำหนดให้ประชาชนต้องได้รับการดูแลสิทธิเสรีภาพอย่างเท่าเทียม ซึ่งสอดคล้องและเชื่อมโยงกับยุทธศาสตร์ชาติระยะ 20 ปี แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 และแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558 – 2565 ที่มุ่งเน้นให้เกิดการพัฒนาและเสริมสร้างศักยภาพของคนและสร้างโอกาสความเสมอภาคเท่าเทียมกันทางสังคม สร้างโอกาสให้ประชาชนทุกคนสามารถเข้าถึงบริการระบบคมนาคมขนส่งได้อย่างสะดวก ทั่วถึง และปลอดภัย ทำให้เกิดความเสมอภาคและเท่าเทียมกัน ที่ผ่านมากระทรวงคมนาคม เสนอกรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกและเพิ่มประสิทธิภาพการบริการในภาคขนส่งสำหรับคนพิการและผู้สูงอายุ ซึ่งคณะรัฐมนตรีได้มีมติเห็นชอบเมื่อวันที่ 28 กุมภาพันธ์ 2560 ควบคู่พร้อมกับการบูรณาการขับเคลื่อนการพัฒนาร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องที่ครอบคลุมมิติการพัฒนาการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกทั้ง 4 ด้าน ได้แก่ 1) ด้านนโยบายและข้อกฎหมาย 2) ด้านการพัฒนาโครงสร้างกายภาพของสถานที่ให้บริการภาคขนส่ง 3) ด้านการพัฒนาบุคลากรที่ออกแบบและให้บริการ และ 4) ด้านนวัตกรรมหรือเทคโนโลยีที่จำเป็นสำหรับคนพิการและผู้สูงอายุ การขับเคลื่อนให้บรรลุเป้าหมายตามกรอบยุทธศาสตร์ทั้ง 4 ด้าน ข้างต้น จำเป็นต้องอาศัยนโยบาย แผนงาน งบประมาณ และการส่งเสริมความร่วมมือของทุกภาคส่วนในการดำเนินการที่สอดคล้องกับทิศทางการพัฒนาประเทศ ดังนั้น สนข. ในฐานะหน่วยงานหลักในการกำหนดทิศทางการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของประเทศ จึงได้ดำเนินการศึกษาจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกด้านคมนาคมขนส่งสำหรับคนทุกคนภายใต้แนวคิดการพัฒนาระบบขนส่งที่เข้าถึงอย่างเสมอภาคและเท่าเทียม (Inclusive Transport) และรองรับผู้ใช้งานได้ทุกกลุ่มตามหลักการออกแบบเพื่อทุกคน (Universal Design/Transport for All) เพื่อให้เกิดเครื่องมือและกลไกอันนำไปสู่การพัฒนาและยกระดับระบบคมนาคมขนส่งของประเทศให้มีประสิทธิภาพ เสมอภาคและเท่าเทียมอย่างยั่งยืน

2. วัตถุประสงค์/เป้าหมาย

1. จัดทำแผนแม่บทการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกด้านคมนาคมขนส่งสำหรับคนทุกคน เพื่อให้เป็นกรอบในการดำเนินการพัฒนาสู่ "ระบบขนส่งที่เสมอภาคและเท่าเทียม" (Inclusive Transport) และระบบขนส่งสำหรับทุกคน (Transport for All) ที่สอดคล้องกับยุทธศาสตร์การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกและเพิ่มประสิทธิภาพการบริการในภาคขนส่งสำหรับคนพิการและผู้สูงอายุ

2. การพัฒนาศักยภาพบุคลากรภาคการขนส่งให้มีความรู้ความเชี่ยวชาญในการตรวจสอบ ประเมินผลการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับคนทุกคน และการพัฒนาทักษะการให้บริการแก่คนพิการ และผู้สูงอายุ

3. (ร่าง) แผนแม่บทการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกด้านคมนาคมขนส่งสำหรับคนทุกคน

3.1 การทบทวนยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้อง ประกอบด้วย การทบทวนยุทธศาสตร์ระดับประเทศ (ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทยระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2561 – 2580)) แผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2560 – 2564 แผนปฏิบัติการกระทรวงคม นาคม พ.ศ. 2560 – 2564 และแผนปฏิบัติการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) พ.ศ. 2561

3.2 กระบวนจัดทำแผนแม่บทฯ ประกอบด้วย การทบทวนและวิเคราะห์ข้อมูลทุติยภูมิ 4 ยุทธศาสตร์ การวิเคราะห์สถานการณ์ (Service Quality GAP) ทั้งในประเด็นปัญหา ความต้องการ ปริมาณการเดินทาง ความพร้อมของระบบการคมนาคมขนส่ง และกรณีศึกษาจากต่างประเทศที่ประสบความสำเร็จ (Best Practice) การเก็บและวิเคราะห์ข้อมูลปฐมภูมิ (การสำรวจเชิงพื้นที่ และการรับฟังความคิดเห็นของผู้ให้บริการ ผู้รับบริการ ผู้จัดทำและกำกับนโยบาย รวมทั้งผู้เชี่ยวชาญและผู้ทรงคุณวุฒิ) และการกำหนดผลผลิต (แผนแม่บทการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะ ดวกด้านคมนาคมขนส่งสำหรับคนทุกคน แผนปฏิบัติการฯ และเครื่องมือ/แผนการติดตามตลอดจนการประเมินผล)

3.3 แนวทางการจัดทำแผนแม่บทฯ เพื่อให้การดำเนินการจัดทำแผนแม่บทฯ สอดคล้องกับยุทธศาสตร์การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกในบริการภาคขนส่งสำหรับคนพิการและผู้สูงอายุ จึงได้แบ่งแนวทางการพัฒนาฯ ออกเป็น 4 มิติ มิติด้านนโยบายและข้อกฎหมาย มิติด้านการพัฒนาโครงสร้างกายภาพของสถานที่และยานพาหนะ มิติด้านนวัตกรรมหรือเทคโนโลยีที่อำนวยความสะดวกสำหรับคนพิการและผู้สูงอายุ และมิติด้านการพัฒนาบุคลากรที่เกี่ยวข้องในบริการภาคขนส่ง โดยแบ่งระยะเวลาดำเนินการเป็น 4 ระยะ ดังนี้ กลุ่มที่ 1 ระยะเร่งด่วน พ.ศ. 2563 – 2565 กลุ่มที่ 2 ระยะสั้น พ.ศ. 2566 – 2570 กลุ่มที่ 3 ระยะกลาง พ.ศ. 2571 – 2575 และกลุ่มที่ 4 ระยะยาว พ.ศ. 2576 – 2580

3.4 แผนแม่บทการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกด้านคมนาคมขนส่งสำหรับคนทุกคน เพื่อให้การนำแผนแม่บทฯ สามารถบรรลุตามวิสัยทัศน์ พันธกิจ และเป้าประสงค์ที่กำหนดไว้ จึงได้กำหนดกลยุทธ์ภายใต้ยุทธศาสตร์ต่างๆ ดังนี้

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 1 "พัฒนานโยบายและกฎหมายด้านคมนาคมขนส่งสำหรับคนทุกคน"

(1) กลยุทธ์ 1.1 ขับเคลื่อนนโยบายและการดำเนินงานที่ช่วยส่งเสริมและสนับสนุนการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกการเชื่อมโยงการเดินทางสำหรับคนทุกคน

(2) กลยุทธ์ 1.2 ปรับปรุงโครงสร้าง การบริหาร และการจัดการสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับคนทุกคน

(3) กลยุทธ์ 1.3 บูรณาการกฎหมายและแก้ไขกฎระเบียบโครงสร้างพื้นฐานและการจัดการสิ่งอำนวยความสะดวกด้านคมนาคมเพื่อให้คนทุกคนสามารถเข้าถึงและใช้ประโยชน์ได้อย่างเสมอภาค

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 2 "พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบการบริการด้านคมนาคมขนส่งสำหรับคนทุกคน"

(1) กลยุทธ์ 2.1 ปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งและยานพาหนะในปัจจุบันให้ได้มาตรฐานสำหรับคนทุกคน

(2) กลยุทธ์ 2.2 ยกระดับเกณฑ์และมาตรฐานสิ่งแวดล้อมทางกายภาพและสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับคนทุกคน สำหรับโครงสร้างพื้นฐานและยานพาหนะใหม่

(3) กลยุทธ์ 2.3 เพิ่มความสามารถในการเข้าถึงบริการและใช้ประโยชน์ได้ในบริการสำหรับคนทุกคน

(4) กลยุทธ์ 2.4 พัฒนามาตรฐานการให้บริการสำหรับคนทุกคนให้ได้คุณภาพ

(5) กลยุทธ์ 2.5 ยกระดับการกำกับดูแล การติดตาม และประเมินผล การปรับปรุงการก่อสร้าง และการบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานสิ่งอำนวยความสะดวก และยานพาหนะสำหรับคนทุกคน

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 3 "พัฒนาบุคลากรและองค์กรด้านคมนาคมขนส่งสำหรับคนทุกคน"

(1) กลยุทธ์ 3.1 จัดให้มีหน่วยงานกลางเพื่อทำหน้าที่ขับเคลื่อนนโยบาย และการดำเนินงานเพื่อพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับคนทุกคน

(2) กลยุทธ์ 3.2 สร้างองค์ความรู้เกี่ยวกับการจัดสิ่งอำนวยความสะดวก การออกแบบ การช่วยเหลือและการให้บริการสำหรับคนทุกคน และมีการดำเนินกิจกรรมที่เกี่ยวข้องอย่างต่อเนื่อง

(3) กลยุทธ์ 3.3 สร้างผู้ตรวจสอบมาตรฐานสิ่งอำนวยความสะดวกด้านคมนาคมสำหรับคนทุกคน

(4) กลยุทธ์ 3.4 สร้างความรับรู้และความเข้าใจเกี่ยวกับการมีส่วนร่วมเพื่อสร้างจิตบริการที่ดี

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 4 "พัฒนา ส่งเสริม และประยุกต์ใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมของสิ่งอำนวยความสะดวกด้านคมนาคมขนส่งสำหรับคนทุกคน"

(1) กลยุทธ์ 4.1 พัฒนาศูนย์กลางฐานข้อมูลโครงสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกและข้อมูลของผู้ใช้บริการ

(2) กลยุทธ์ 4.2 พัฒนาเทคโนโลยีและนวัตกรรมการเข้าถึงข้อมูลและข่าวสารเพื่อการเดินทางของคนทุกคน

(3) กลยุทธ์ 4.3 พัฒนาเทคโนโลยีและนวัตกรรมช่วยเหลือเรื่องการเดินทางของคนทุกคน

(4) กลยุทธ์ 4.4 บูรณาการความร่วมมือระหว่างหน่วยงานวิจัยด้านเทคโนโลยีและนวัตกรรมที่เกี่ยวข้อง





3.5 ระยะเวลาของแผนแม่บทการพัฒนาฯ และเป้าหมายการจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกด้านคมนาคมขนส่งสำหรับคนทุกคน แบ่งเป็น 4 กลุ่มตามระยะของแผนให้สอดคล้องกับยุทธศาสตร์การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกในบริการภาคขนส่งสำหรับคนพิการและผู้สูงอายุ ดังนี้

- กลุ่มที่ 1 ระยะเร่งด่วน พ.ศ. 2563 – 2565 มุ่งเน้นการแก้ไขปัญหาด้านนโยบายและกฎหมาย การจัดการการจัดเก็บฐานข้อมูล ด้านการพัฒนาเทคโนโลยีและนวัตกรรม และการตรวจสอบแบบก่อสร้างและการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานเดิมตามแนวเส้นทางหลัก
- กลุ่มที่ 2 ระยะสั้น พ.ศ. 2566 – 2570 มุ่งเน้นการแก้ไขปัญหาด้านนโยบายและกฎหมาย การจัดการการจัดเก็บฐานข้อมูล ด้านการพัฒนาเทคโนโลยีและนวัตกรรม เร่งผลักดันการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งเพื่อคนทุกคนตามแนวเส้นทางหลัก และการปรับปรุงยานพาหนะ และการพัฒนาและการนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมมาใช้งาน
- กลุ่มที่ 3 ระยะกลาง พ.ศ. 2571 – 2575 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งเพื่อคนทุกคนตามแนวเส้นทางหลัก และการปรับปรุงยานพาหนะตามเส้นทางหลัก และเส้นทางที่มีความสำคัญ และการพัฒนาและการนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมมาใช้งาน
- กลุ่มที่ 4 ระยะยาว พ.ศ. 2576 – 2580 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งเพื่อคนทุกคนตามแนวเส้นทางหลัก และการปรับปรุงยานพาหนะตามเส้นทางหลัก และเส้นทางที่มีความสำคัญ และการพัฒนาและการนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมมาใช้งาน




4. การพัฒนาและออกแบบพื้นที่ต้นแบบสิ่งอำนวยความสะดวกด้านคมนาคมขนส่งสำหรับคนทุกคน

พื้นที่ต้นแบบทั้ง 4 แห่ง ประกอบด้วยสถานีขนส่งสาธารณะ 5 สถานี

1. สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดเชียงรายแห่งที่ 2
2. สถานีรถไฟขอนแก่น
3. ท่าเรือเกาะลอย จ.ชลบุรี
4. ท่าเรือเกาะสีชัง จ.ชลบุรี
5. ท่าอากาศยานนานาชาติภูเก็ต อาคารผู้โดยสารระหว่างประเทศ

5. การพัฒนาความรู้ ความเชี่ยวชาญทางวิชาการในการออกแบบ ตรวจสอบและประเมินผล การจัดสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับคนทุกคน รวมทั้งทักษะการบริการแก่คนพิการและผู้สูงอายุ

โดยการจัดฝึกอบรมฯ จำนวน 4 ครั้ง ใน 4 ภูมิภาค ได้แก่ จังหวัดเชียงราย จังหวัดขอนแก่น จังหวัดภูเก็ต และจังหวัดชลบุรี ประกอบด้วย 3 หลักสูตร คือ

1. การอบรมความรู้ด้านการออกแบบ ตรวจสอบ และประเมินผลการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับคนพิการและผู้สูงอายุ (Inclusive Transport Training for Auditor : ITTA)

2. การอบรมทักษะการบริการแก่คนพิการและผู้สูงอายุ (Inclusive Transport Training for Service : ITTS)

3. การอบรมความรู้ด้านการออกแบบการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับคนพิการและผู้สูงอายุ (Inclusive Transport Training for Designer : ITTD)

6. การประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง การประชาสัมพันธ์ และการมีส่วนร่วมของประชาชน

6.1 ดำเนินการจัดสัมมนาเพื่อรับฟังความเห็นและประชาสัมพันธ์โครงการ

6.2 ดำเนินการประชุมกลุ่มย่อยเพื่อระดมสมอง ทั้งสิ้น 4 กลุ่มเป้าหมาย ได้แก่ กลุ่มผู้กำหนดนโยบายและกฎหมาย กลุ่มผู้ใช้บริการ กลุ่มผู้ให้บริการ และกลุ่มผู้เชี่ยวชาญ

6.3 การจัดกิจกรรม "สนข.จัดประกวดแบบสิ่งอำนวยความสะดวกระบบขนส่งสาธารณะเพื่อคนทุกคน" หรือ "OTP Inclusive Transport Design Contest" ภายใต้โครงการฯ เพื่อเผยแพร่ประชาสัมพันธ์กฎหมายและเอกสารอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องในการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกการขนส่งสาธารณะสำหรับคนทุกคน ให้นิสิต นักศึกษา รวมถึงประชาชนทั่วไปได้รู้จักและเข้าใจมากยิ่งขึ้น

7. การจัดทำฐานข้อมูลและระบบสารสนเทศ

1) ดำเนินการจัดทำระบบฐานข้อมูลบุคลากรที่ผ่านการฝึกอบรมด้านการพัฒนาศักยภาพบุคลากรภาคการขนส่ง จำนวน 2 หลักสูตร ได้แก่ หลักสูตรการอบรมความรู้ด้านการออกแบบ ตรวจสอบ และประเมินผลการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับคนพิการและผู้สูงอายุ และหลักสูตรการอบรมทักษะการบริการแก่คนพิการและผู้สูงอายุ เพื่อติดตามประเมินผลบุคลากรที่ผ่านการฝึกอบรม ทั้งผู้ที่ผ่านการอบรมในรุ่นที่ 1 พ.ศ. 2560 และรุ่นที่ 2 ปี พ.ศ. 2561

2) ดำเนินการจัดฝึกอบรมการใช้งานและการดูแลรักษาระบบฐานข้อมูลบุคลากรที่ผ่านการฝึกอบรมด้านการพัฒนาศักยภาพบุคลากรภาคการขนส่ง เพื่อให้เจ้าหน้าที่ สนข. ที่เกี่ยวข้องหรือสนใจเกิดความเข้าใจในการใช้งานระบบฐานข้อมูลบุคลากรที่ผ่านการฝึกอบรมฯ ดังกล่าว ตลอดจนสามารถดูแลรักษาระบบในเบื้องต้นได้ โดยดำเนินการแล้วเสร็จเมื่อวันที่ 19 กรกฎาคม 2562 ณ ห้องประชุม 501 ชั้น 5 อาคาร สนข.

การแก้ไขปัญหาด้านการจราจร รวมถึงการเชื่อมต่อการขนส่ง

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ได้ดำเนินการแก้ไขปัญหาด้านการจราจร รวมถึงการเชื่อมต่อการขนส่ง เพื่อปรับเปลี่ยนพฤติกรรมให้มาใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะมากยิ่งขึ้นซึ่งทำให้ลดการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลและบรรเทาปัญหาการจราจรที่ติดขัดได้ โดยกระทรวงคมนาคม มีคำสั่ง ที่ 392/2558 ลงวันที่ 30 ธันวาคม 2558 แต่งตั้งคณะกรรมการพิจารณาการเชื่อมต่อระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกับขนส่งสาธารณะรูปแบบอื่น โดยมีปลัดกระทรวงคมนาคม เป็นประธาน และ สนข. เป็นฝ่ายเลขานุการ

ในปีนี้คณะกรรมการพิจารณาการเชื่อมต่อระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกับขนส่งสาธารณะรูปแบบอื่นได้มีการประชุมทั้งหมด 2 ครั้ง ดังนี้

1. การประชุมฯ ครั้งที่ 1/2562 เมื่อวันที่ 28 มกราคม 2562 ที่ประชุมมีมติที่สำคัญดังนี้

ประเด็นที่ 1 : การพัฒนาพื้นที่เชื่อมการเดินทางโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย บริเวณสถานีบางโพ ร่วมกับโครงการพัฒนาริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาของกทม.

มติที่ประชุม

- มอบหมาย กรุงเทพมหานคร (กทม.) เร่งกระบวนการก่อสร้างท่าเรือบางโพใหม่ และมอบกรมเจ้าท่า (จท.) พิจารณาปรับปรุงซ่อมท่าเรือบางโพเดิมระหว่างรอการก่อสร้างท่าเรือที่อยู่ในโครงการร่วมกันของ กทม.

- มอบหมายกรมการขนส่งทางบก (ขบ.) พิจารณาจุดเชื่อมต่อเส้นทางรถโดยสารกับท่าเรือและสถานีรถไฟฟ้าที่อยู่ในแผนแม่บทพัฒนาระบบรถโดยสารสาธารณะในเขต กทม. และปริมณฑล รวมถึงการสำรวจความต้องการเดินทางของผู้โดยสารบริเวณท่าเรือบางโพ

ประเด็นที่ 2 : การจัดหาพื้นที่จอดรถโดยสารประจำทางสำหรับเชื่อมต่อโครงการรถไฟฟ้าสายฉลองรัชธรรมกับรถไฟชานเมืองสายสีแดง (สถานีบางซ่อน)

มติที่ประชุม

- มอบหมายองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) กับหน่วยงานที่รับผิดชอบ หารือการใช้พื้นที่ท่าจอดรถโดยสารประจำทาง ขสมก. เดิม (บริเวณเชิงสะพานพระราม 7) ทั้งนี้ให้พิจารณาความเหมาะสมจากประโยชน์สาธารณะของประชาชนผู้เดินทางเป็นหลัก แล้วแจ้งผลมายังฝ่ายเลขานุการฯ เพื่อเสนอผลการดำเนินการในการประชุมครั้งต่อไป

- รับทราบพื้นที่ทางเลือกสำรองสำหรับเป็นท่าจอดรถโดยสารประจำทาง ขสมก. 2 แห่ง ในเบื้องต้นในอำเภอบางกรวย จ.นนทบุรี บริเวณใต้ทางยกระดับศรีรัช-วงแหวนรอบนอกฯ ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) หรือบริเวณใต้ทางยกระดับรถไฟชานเมืองสายสีแดง ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.)

ประเด็นที่ 3 : จุดขึ้น - ลงทางพิเศษของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย บริเวณทางแยกต่างระดับบางซื่อ

มติที่ประชุม

- มอบหมาย กทม. เร่งกระบวนการก่อสร้างท่าเรือบางโพใหม่ และมอบ จท. พิจารณาปรับปรุงซ่อมท่าเรือบางโพเดิมระหว่างรอการก่อสร้างท่าเรือที่อยู่ในโครงการร่วมกันของ กทม.

ประเด็นที่ 4 : คณะทำงานเชื่อมต่อระบบรถไฟชานเมืองสายสีแดงกับการขนส่งรูปแบบอื่น

มติที่ประชุม

- มอบหมาย ขบ. พิจารณาจุดเชื่อมต่อเส้นทางรถโดยสารกับท่าเรือและสถานีรถไฟฟ้าที่อยู่ในแผนแม่บทพัฒนาระบบรถโดยสารสาธารณะในเขต กทม. และปริมณฑล รวมถึงการสำรวจความต้องการเดินทางของผู้โดยสารบริเวณท่าเรือบางโพ





2. การประชุมฯ ครั้งที่ 2/2562 เมื่อวันที่ 28 พฤษภาคม 2562 ที่ประชุมมีมติที่สำคัญดังนี้

ประเด็นที่ 1 : การเชื่อมต่อการเดินทางบริเวณสถานีพระนั่งเกล้า

มติที่ประชุม

- มอบหมายให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) นำรถโดยสารไปทดสอบวิ่งลอดใต้สะพานพระนั่งเกล้าก่อนปรับเส้นทางการเดินรถให้เกิดความเชื่อมต่อการเดินทางระหว่าง ล้อ – ราง – เรือ โดยประสานจังหวัดนนทบุรีเพื่อขอให้มการปักป้ายโดยสารรถประจำทางบริเวณสถานีสะพานพระนั่งเกล้า

- มอบหมายให้การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) เร่งรัดการก่อสร้างท่าเรือสะพานพระนั่งเกล้า โดยให้จัดทำเป็นท่าเรือชั่วคราวบริเวณสะพานพระนั่งเกล้าสำหรับให้บริการให้บริการไปก่อน

- มอบหมาย ขบ. ประสานขอข้อมูลเส้นทางที่ต้องการให้มีการเปิดเส้นทางเพิ่มเติมจากจังหวัดนนทบุรีเพื่อนำไปเป็นข้อมูลในการปรับปรุงเส้นทางการเดินรถโดยสารต่อไป

ประเด็นที่ 2 : การเชื่อมต่อระบบรถไฟฟ้าสายสีม่วงกับรถประจำทางทุกสถานี

มติที่ประชุม

- มอบหมายให้ ขบ. เร่งรัดพิจารณาดำเนินการปักป้ายรถโดยสารบริเวณสถานีรถไฟฟ้าสายสีม่วงทุกสถานีให้เหมาะสมเพื่อส่งเสริมการเชื่อมต่อการเดินทางของระบบขนส่งสาธารณะ และพิจารณาปรับปรุงเส้นทางการเดินรถโดยสารให้เข้าไปเชื่อมกับสถานีรถไฟฟ้า

- มอบหมายให้ สนข. พิจารณาเรื่องมาตรฐานของรูปแบบช่องทางการเดินรถของรถประเภทต่างๆ ทั้งรถโดยสาร รถตู้โดยสาร รถแท็กซี่ และรถขนส่งสาธารณะอื่นๆ เพื่อให้เกิดการพัฒนา การเชื่อมต่อการเดินทางอย่างมีประสิทธิภาพ

- มอบหมายให้ สนข. ประสานงานกับ ขบ. การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย(รฟม.) และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อออกแบบการเชื่อมต่อการเดินทางบริเวณสถานีคลองบางไผ่ สำหรับเป็นต้นแบบของศูนย์การเชื่อมต่อการเดินทางต่อไป

ประเด็นที่ 3 : แผนงาน/โครงการพัฒนาท่าเรือสาธารณะที่อยู่ในความรับผิดชอบให้เกิดความเชื่อมต่อแผนพัฒนา

มติที่ประชุม

- มอบหมาย จท. ประชาสัมพันธ์การเดินทางเชื่อมต่อท่าเรือสาธารณะที่อยู่ในความรับผิดชอบ

ประเด็นที่ 4 : ระบบรถโดยสารสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล ให้เชื่อมต่อกับ M-Map และท่าเรือสาธารณะ

มติที่ประชุม

- มอบหมายให้ สนข. พิจารณารูปแบบการพัฒนาการเชื่อมต่อการเดินทางของสถานีรถไฟฟ้าให้เหมาะสมตามกายภาพของพื้นที่

- มอบหมายให้ สนข. เร่งรัดจัดทำแผนที่การเชื่อมต่อการเดินทางตามสถานีรถไฟฟ้าทั้งหมด เพื่อนำเสนอในการประชุมครั้งต่อไป





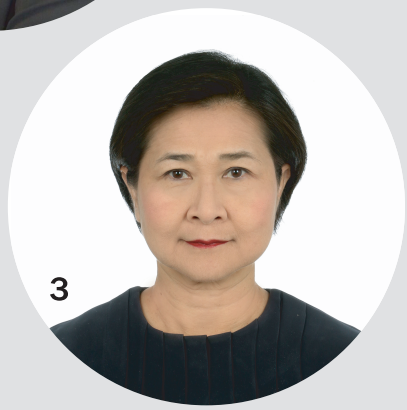
คณะผู้บริหาร

1 ต.ค.61 – 30 ก.ย. 62

สนข
สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร









1. นายสราวุธ ทรงศิวิไล
ผู้อำนวยการ
สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

2. นายชยธรรม์ พรหมศร
รองผู้อำนวยการ
สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

3. นางวิไลรัตน์ ศิริโสภณศิลป์
รองผู้อำนวยการ
สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

4. นายวิจิตต์ นิมิตรวานิช
นักวิชาการขนส่งทรงคุณวุฒิ





ประเด็นที่ 5 : การเชื่อมต่อระหว่างสถานีรถไฟฟ้าบริเวณสถานีหมอชิตกับสถานีสวนจตุจักร

มติที่ประชุม

- มอบหมายให้ กทม. และ รฟม. ร่วมกันพิจารณาแบบทางเดินเชื่อมต่อแบบมีหลังคา (Cover Way) ระหว่างสถานีรถไฟฟ้าทั้งสอง เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดแก่ประชาชน

ประเด็นที่ 6 : แผนงาน/โครงการที่มีส่วนในการส่งเสริมให้เกิดความเชื่อมต่อระหว่างระบบรถไฟฟ้ากับขนส่งสาธารณะรูปแบบอื่นที่กำลังดำเนินการ เพื่อดำเนินการบูรณาการแผนงานที่เกี่ยวข้อง

มติที่ประชุม

- มอบหมายให้ทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องส่งแผนงาน/โครงการเพื่อส่งเสริมให้เกิดความเชื่อมต่อการเดินทางระหว่างระบบรถไฟฟ้ากับการขนส่งสาธารณะรูปแบบอื่น ให้แก่ สนข. เพื่อจัดทำแนวทางการเชื่อมต่อการเดินทางและนำเสนอที่ประชุมต่อไป

ประเด็นที่ 7 : การพัฒนาพื้นที่เชื่อมต่อบริเวณสถานีบางโพ (สายสีน้ำเงิน) ร่วมกับโครงการพัฒนาริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาของกรุงเทพมหานคร

มติที่ประชุม

- มอบหมายให้ จท. เร่งรัดปรับปรุงท่าเรือบางโพเดิมที่มีอยู่แล้ว เพื่อให้บริการประชาชนและรองรับการเปิดให้บริการรถไฟฟ้า และเมื่อโครงการทางเลียบแม่น้ำเจ้าพระยา ซึ่งมีการออกแบบก่อสร้างท่าเรือไว้ด้วย ได้รับจัดสรรงบประมาณแล้ว ก็ให้ กทม. ดำเนินการก่อสร้างท่าเรือใหม่ทดแทนต่อไป

- มอบหมายให้ สนข. บูรณาการแผนงาน/โครงการต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการเชื่อมต่อการเดินทางระบบขนส่งสาธารณะให้เกิดความสอดคล้องกับกรอบเวลาของการเปิดให้บริการของรถไฟฟ้าเส้นทางต่างๆ เพื่อส่งเสริมให้ประชาชนหันมาใช้ระบบขนส่งสาธารณะ

ประเด็นที่ 8 : การจัดระบบการจราจรและการเชื่อมต่อบริเวณอาคารรัฐสภาใหม่ และแผนแม่บทก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา

มติที่ประชุม

- มอบ สนข. ดำเนินการศึกษาภาพรวมและการเชื่อมต่อ ล้อ-ราง-เรือ บริเวณโดยรอบรัฐสภารองรับการเปิดทำการของรัฐสภา

ประเด็นที่ 9 : การจัดระบบการจราจรและการเชื่อมต่อบริเวณศูนย์การค้าฟิวเจอร์พาร์ครังสิต และสถานีรถไฟชานเมืองสายสีแดง (สถานีหลักหก และสถานีรังสิต)

มติที่ประชุม

- ประสานจังหวัดปทุมธานีเพื่อพิจารณาเจรจากับผู้เกี่ยวข้องในการแก้ไขปัญหาการเชื่อมต่อการเดินทางบริเวณสถานีรถไฟชานเมืองสายสีแดง สถานีรังสิต และสถานีหลักหก

- มอบหมายให้ สนข. พิจารณาภาพรวมเพื่อหาแนวทางแก้ไขปัญหาการเชื่อมต่อการเดินทางบริเวณสถานีรถไฟชานเมืองสายสีแดง สถานีรังสิต และสถานีหลักหก รองรับการเปิดให้บริการของรถไฟชานเมืองสายสีแดง

พัฒนาระบบขนส่งสาธารณะด้วยเทคโนโลยียานยนต์ไฟฟ้า

1. โครงการศึกษาจัดทำแผนพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะด้วยเทคโนโลยียานยนต์ไฟฟ้า

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ได้รับงบประมาณประจำปี พ.ศ. 2561 ดำเนินการศึกษาจัดทำแผนพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะด้วยเทคโนโลยียานยนต์ไฟฟ้า โดยมีวัตถุประสงค์ คือ

(1) เพื่อรวบรวมองค์ความรู้ที่เกี่ยวข้องกับเทคโนโลยียานยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้าในระบบขนส่งสาธารณะ ทั้งในประเทศและต่างประเทศ

(2) เพื่อจัดทำแผนพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะด้วยเทคโนโลยียานยนต์ไฟฟ้า รวมถึงระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านพลังงาน เพื่อใช้เป็นกรอบแนวทางผลักดันเตรียมความพร้อมรองรับการเปลี่ยนแปลงไปใช้เทคโนโลยียานยนต์ไฟฟ้า

(3) เพื่อให้เมืองต้นแบบ (นำร่อง) มีแผนและข้อมูลใช้เตรียมการปรับเปลี่ยนระบบขนส่งสาธารณะให้ใช้เทคโนโลยียานยนต์ไฟฟ้า

การดำเนินการศึกษาประกอบด้วยงาน 4 ส่วนคือ

(1) การทบทวนศึกษา วิเคราะห์เทคโนโลยี และรวบรวมข้อมูลต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง

(2) การจัดทำและเสนอแผนพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะด้วยเทคโนโลยียานยนต์ไฟฟ้า รวมถึงระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านพลังงาน เพื่อใช้เป็นกรอบแนวทางผลักดันเตรียมความพร้อมรองรับการเปลี่ยนแปลงไปใช้เทคโนโลยียานยนต์ไฟฟ้าเชิงนโยบายและแผนงานที่เกี่ยวข้อง

(3) การศึกษารูปแบบแนวเส้นทางการเดินรถโดยสารสาธารณะไฟฟ้าในเมือง/พื้นที่ต้นแบบ ใน 6 เมือง ลักษณะโครงการนำร่อง ประกอบด้วย กรุงเทพมหานคร พระนครศรีอยุธยา นครราชสีมา เชียงใหม่ ภูเก็ต และชลบุรี โดยแต่ละเมืองจะมีความเป็นเอกลักษณ์เฉพาะที่โดดเด่นต่อการเป็นตัวแทนของเมืองลักษณะเดียวกัน

(4) การประชาสัมพันธ์โครงการและรับฟังความคิดเห็นของประชาชน

ผลที่คาดว่าจะได้รับคือ ทราบแนวโน้มเทคโนโลยียานยนต์ไฟฟ้า ปัญหาและอุปสรรคการพัฒนา และแผนพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะโดยเทคโนโลยียานยนต์ไฟฟ้าในเชิงนโยบายภาพรวมของประเทศ รวมถึงแผนปฏิบัติการของแต่ละจังหวัดใน 6 เมืองที่เป็นพื้นที่ต้นแบบ สำหรับการนำแผนไปสู่การปฏิบัติและการประยุกต์ใช้กับจังหวัดที่มีคุณลักษณะที่ใกล้เคียงกัน

ขณะนี้อยู่ระหว่างการดำเนินการพิจารณาร่างรายงานฉบับสมบูรณ์ (Draft Final Report) และรายงานกรอบแนวคิดการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะด้วยเทคโนโลยียานยนต์ไฟฟ้าในเมืองต้นแบบ โดยผลจะที่ได้จากการดำเนินงานจะได้นำแผนไปสู่การปฏิบัติตามลำดับต่อไป





2. ความร่วมมือภายใต้บันทึกข้อตกลงความร่วมมือเรื่อง การพัฒนาเทคโนโลยียานยนต์อัตโนมัติ (Autonomous Vehicle Technology Development)

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ได้ร่วมกับหน่วยงานสังกัดกระทรวงคมนาคม อีก 3 หน่วยงาน ประกอบด้วย กรมทางหลวง (ทล.) กรมทางหลวงชนบท (ทช.) และกรมการขนส่งทางบก (ขบ.) ได้ลงนามบันทึกข้อตกลงความร่วมมือทางวิชาการเรื่อง การพัฒนาเทคโนโลยียานยนต์อัตโนมัติ (Autonomous Vehicle Technology Development) กับหน่วยงานสังกัดกระทรวงการอุดมศึกษา วิทยาศาสตร์ วิจัย และนวัตกรรม จำนวน 4 หน่วยงาน ประกอบด้วย สำนักงานพัฒนาวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีแห่งชาติ (สวทช.) สำนักงานสภานโยบายการอุดมศึกษา วิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรมแห่งชาติ (สอวช.) สถาบันมาตรวิทยาแห่งชาติ (มว.) และกรมวิทยาศาสตร์บริการ (วศ.) เมื่อวันที่ 27 มีนาคม 2562 โดยมีวัตถุประสงค์และขอบเขตความร่วมมือ ดังนี้

ข้อที่ 1 ร่วมกันพัฒนานโยบายและวางแผนด้านการคมนาคมทางบกที่เกี่ยวข้องกับเทคโนโลยียานยนต์สมัยใหม่ตามกรอบนโยบายของรัฐบาล

ข้อที่ 2 ร่วมกันดำเนินกิจกรรมวิจัย พัฒนา นวัตกรรม รวมไปถึงการพัฒนามาตรฐานทั้งภาคสมัครใจและมาตรฐานภาคบังคับร่วมกัน และ/หรือ ให้บริการตามภารกิจและบทบาทของแต่ละฝ่าย ในด้านต่างๆ ได้แก่ ยานยนต์ขับขี่อัตโนมัติ (Autonomous Vehicle) ยานยนต์ขับเคลื่อนด้วยไฟฟ้า (Battery Electric Vehicle: BEV) ระบบสนับสนุนการคมนาคมและขนส่งแบบอัจฉริยะ (Intelligent Transport System: ITS) แผนที่ดิจิทัลแบบละเอียด (High Definition Map) และระบบสารสนเทศเพื่อการจัดระเบียบ และแก้ไขปัญหาการจราจร

ข้อที่ 3 ร่วมกันพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางนวัตกรรม เพื่ออุตสาหกรรมยานยนต์สมัยใหม่ของประเทศ อาทิ สนามทดสอบยานยนต์ขับขี่อัตโนมัติ (AV Testing Track) ศูนย์ทดสอบต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับยานยนต์สมัยใหม่ที่เขตนวัตกรรมระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor of Innovation: EECi) หรือพื้นที่อื่นตามความเหมาะสม

ข้อที่ 4 ร่วมกันพิจารณา กฎ ระเบียบ ข้อบังคับ ที่เอื้อต่อ การทดสอบและทดลองเพื่อประโยชน์ในการพัฒนาเทคโนโลยีและอุตสาหกรรมยานยนต์สมัยใหม่ โดยกำหนดพื้นที่ใดๆ เป็นพื้นที่ที่ได้รับอนุญาตให้ทำการทดสอบทดลองใช้ (Regulatory Sandbox) ทั้งนี้ ต้องปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องและปฏิบัติตามเงื่อนไขที่ผู้มีอำนาจกำหนด

ข้อที่ 5 ร่วมกันส่งเสริมและสนับสนุนการประยุกต์ใช้งานเทคโนโลยี เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพด้านการขนส่งและจราจร ช่วยลดอุบัติเหตุ เพิ่มความปลอดภัยบนท้องถนน เพิ่มประสิทธิภาพในการบำรุงรักษาทาง

ข้อที่ 6 ดำเนินโครงการ/กิจกรรม ในหัวข้ออื่นๆ ตามที่หน่วยงานร่วมเห็นสมควร



พัฒนาข้อมูลสารสนเทศ เพื่อเพิ่มขีดความในการแข่งขันของประเทศ

รายงานโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมประจำปี พ.ศ. 2561

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ได้จัดทำรายงานโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมประจำปี (Transport Infrastructure Annual Report) พ.ศ. 2561 เพื่อสรุปข้อมูลโครงสร้างพื้นฐานของประเทศไทย ทราบสถานการณ์พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและใช้ประกอบการศึกษาจัดทำนโยบายและแผนได้อย่างมีประสิทธิภาพ รวมทั้งประโยชน์ในการดำเนินงาน สรุปดังนี้

1. โครงสร้างพื้นฐาน

1.1 โครงสร้างพื้นฐานทางบก ประกอบด้วย

1.1.1 โครงสร้างพื้นฐานทางถนน ระยะทางรวม 701,847.12 กิโลเมตร มีหน่วยงานรับผิดชอบ 5 หน่วยงาน ได้แก่ กรมทางหลวง (ทล.) กรมทางหลวงชนบท (ทช.) การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) กรมส่งเสริมการปกครองท้องถิ่น (สถ.) และกรุงเทพมหานคร (กทม.)

1.1.2 โครงสร้างพื้นฐานทางราง ระยะทางรวม 4,644.684 กิโลเมตร ประกอบด้วย

1) โครงข่ายรถไฟทั่วประเทศ ระยะทางรวม 4,507.884 กิโลเมตร ครอบคลุม 47 จังหวัด โดยในปี พ.ศ. 2561 การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ให้บริการผู้โดยสารรวม 30.0 ล้านคนเที่ยว และมีปริมาณการขนส่งสินค้ารวม 11.581 ล้านตัน

2) โครงข่ายรถไฟฟ้าในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ระยะทางรวม 136.80 กิโลเมตร มีหน่วยงานรับผิดชอบ 4 หน่วยงาน ได้แก่ รฟท. การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด (รฟฟท.) และ กทม. โดยในปี พ.ศ. 2561 ให้บริการผู้โดยสารรวม 407.16 ล้านคนเที่ยว

1.2 โครงสร้างพื้นฐานทางน้ำ แบ่งเป็น

1.2.1 การขนส่งสินค้าทางน้ำ ปริมาณรวม 113.88 ล้านตัน แบ่งเป็น

1) การขนส่งสินค้าทางลำน้ำ ได้แก่ เส้นทางในประเทศ (แม่น้ำเจ้าพระยา แม่น้ำป่าสัก แม่น้ำบางปะกง แม่น้ำแม่กลอง และแม่น้ำท่าจีน) ระยะทางรวม 305 กิโลเมตร และเส้นทางระหว่างประเทศ (แม่น้ำโขง)

2) การขนส่งสินค้าทางชายฝั่ง รวม 43 ท่าเรือ ได้แก่ ภาคกลาง (1 แห่ง) ภาคตะวันออก (2 แห่ง) ภาคใต้ฝั่งอ่าวไทย (11 แห่ง) และภาคใต้ฝั่งทะเลอันดามัน (29 แห่ง)

1.2.2 การเดินทางของผู้โดยสาร ในปี 2561 มีปริมาณผู้โดยสารรวม 69.275 ล้านคน ในเส้นทางแม่น้ำเจ้าพระยา (เรือด่วนเลียบแม่น้ำเจ้าพระยา และเรือข้ามฟาก) และคลองแสนแสบ

1.3 โครงสร้างพื้นฐานทางอากาศ มีท่าอากาศยานที่ให้บริการรวม 38 แห่ง ภายใต้ความรับผิดชอบของ 4 หน่วยงาน ได้แก่ กรมท่าอากาศยาน จำนวน 28 แห่ง บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (ทอท.) จำนวน 6 แห่ง กองทัพเรือ จำนวน 1 แห่ง และบริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) จำนวน 3 แห่ง โดยในปี พ.ศ. 2561 ให้บริการผู้โดยสารรวม 163.18 ล้านคน และขนส่งสินค้ารวม 1.66 ล้านตัน

2. ภาพรวมการเดินทางและขนส่งสินค้าของประเทศ

2.1 ภาพรวมการเดินทาง

2.1.1 การเดินทางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

สนข. ได้พัฒนาแบบจำลองด้านการขนส่งและจราจรระดับกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (extended Bangkok Urban Model: eBUM) คาดการณ์การเดินทางของประชาชน ครอบคลุมพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล และพื้นที่ต่อเนื่อง รวม 8 จังหวัด ประกอบด้วย นนทบุรี ปทุมธานี สมุทรปราการ สมุทรสาคร นครปฐม พระนครศรีอยุธยา (8 อำเภอ) และจังหวัดฉะเชิงเทรา (4 อำเภอ) พบว่าในปี พ.ศ. 2561 มีปริมาณการเดินทางรวม 33.18 ล้านเที่ยวต่อวัน หรือ 10,949.40 ล้านเที่ยวต่อปี โดยมีสัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะร้อยละ 17.90 ซึ่งเป็นสัดส่วนการเดินทางรถไฟฟ้าร้อยละ 3.38

2.1.2 การเดินทางระหว่างเมือง

สนข. ได้พัฒนาแบบจำลองระดับประเทศ (National Model: NAM) คาดการณ์การเดินทางระหว่างเมืองของประชาชนครอบคลุมพื้นที่ทั่วประเทศ พบว่าในปี พ.ศ. 2561 มีปริมาณการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะร้อยละ 43.14

2.2 ภาพรวมการขนส่งสินค้า

จากแบบจำลอง NAM พบว่าปี พ.ศ. 2561 (ผลของปีปฏิทิน 2560) มีปริมาณการขนส่งสินค้ารวม 809.674 ล้านตัน โดยเป็นการขนส่งสินค้าภายในประเทศทางน้ำ ปี พ.ศ. 2561 (ผลของปีปฏิทิน 2560) รวม 113.876 ล้านตัน (สัดส่วนร้อยละ 14.064) และการขนส่งสินค้าภายในประเทศทางรางปี พ.ศ. 2561 (ผลของปีปฏิทิน 2560) รวม 11.581 ล้านตัน (สัดส่วนร้อยละ 1.43)

3. ข้อวิเคราะห์และเสนอแนะ

ข้อมูลโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมของประเทศไทยประจำปี พ.ศ. 2561 ได้เปรียบเทียบโครงสร้างพื้นฐาน (Supply) ของประเทศกับปริมาณการเดินทางและขนส่งสินค้า (Demand) เพื่อแสดงสถานะด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ และใช้ประโยชน์ในการกำหนดทิศทางการพัฒนาด้านโครงสร้างพื้นฐานได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยพบว่าโครงข่ายทางถนนระยะทาง 701,847.12 กิโลเมตร ครอบคลุมเส้นทางการเดินทางหลักทั่วประเทศ และมีสนามบินให้บริการรวม 38 แห่ง กระจายอยู่ทั่วทุกภูมิภาค ซึ่งสามารถให้บริการประชาชนโดยเชื่อมต่อโครงข่ายทางถนน ในขณะที่โครงสร้างพื้นฐานทางน้ำจำเป็นต้องเร่งรัดพัฒนาเนื่องจากมีข้อจำกัดด้านกายภาพ เช่น ความลึกร่องน้ำ โครงข่ายระยะทางเดินเรือ ฯลฯ และควรพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางราง โดยดำเนินโครงการรถไฟทางคู่ โครงการรถไฟสายใหม่ และโครงการรถไฟความเร็วสูง เพื่อเพิ่มพื้นที่การเข้าถึงและเพิ่มโครงข่ายทางรถไฟที่ผ่าน 47 จังหวัดในปัจจุบันเป็น 62 จังหวัดในอนาคต ดังนั้น ภาครัฐควรกำหนดนโยบายการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางน้ำและทางราง เพื่อเปลี่ยนรูปแบบการขนส่ง (Modal Shift) โดยเพิ่มสัดส่วนการขนส่งสินค้าทางน้ำและทางราง เพื่อลดต้นทุนการขนส่งและลดต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศ ซึ่งสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (พ.ศ. 2561–2580) ในยุทธศาสตร์ที่ 2 ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน ประเด็นอุตสาหกรรมและบริการขนส่งและโลจิสติกส์ เพื่อลดต้นทุนทางด้านโลจิสติกส์ของประเทศต่อไป



แผนปฏิบัติการดิจิทัลระยะ 3 ปี ของ สนข ฉบับที่ 1 พ.ศ. (2560 – 2562)

คณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ 5 เมษายน 2559 เห็นชอบตามที่กระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารเสนอให้ทุกกระทรวง กรม รัฐวิสาหกิจ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น หน่วยงานของรัฐ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจัดทำแผนปฏิบัติการดิจิทัลระยะ 3 ปี ของหน่วยงานแทนการจัดทำแผนแม่บทเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารเดิม

ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรได้เห็นชอบแผนปฏิบัติการดิจิทัลระยะ 3 ปี ของ สนข. ฉบับที่ 1 (พ.ศ. 2560 – 2562) เมื่อวันที่ 26 มกราคม 2560 โดยมุ่งเน้นการนำเทคโนโลยีมาขับเคลื่อนภารกิจ ซึ่งมีประเด็นยุทธศาสตร์ที่สำคัญ ได้แก่ การพัฒนาเทคโนโลยีให้บริการในการปรับเปลี่ยนกระบวนการทำงานให้มีประสิทธิภาพ และการพัฒนาศักยภาพบุคลากรให้พร้อมเข้าสู่ยุคดิจิทัล

- **วิสัยทัศน์**

ขับเคลื่อนภารกิจในการกำหนดนโยบายด้านการขนส่งและจราจรที่ส่งเสริมการใช้เทคโนโลยีดิจิทัล และใช้เทคโนโลยีดิจิทัลสนับสนุนการบริหารจัดการขององค์กร"

- **พันธกิจ**

1. จัดทำข้อเสนอแนะนโยบาย/แผนงาน/โครงการ/มาตรการ มาตรฐานด้านการขนส่งและจราจร โดยมุ่งเน้นการนำเทคโนโลยีดิจิทัลมาช่วยในการพัฒนาด้านโครงสร้างพื้นฐาน ความสามารถในการให้บริการ คุณภาพการให้บริการ การใช้งาน และความปลอดภัยด้านการขนส่งและจราจร
2. พัฒนาเทคโนโลยีในด้านระบบฐานข้อมูล และการบริการจัดการที่มีมาตรฐานและมีประสิทธิภาพเพื่อสนับสนุนงานตามภารกิจหลักและภารกิจสนับสนุนขององค์กรและการให้บริการภาครัฐ
3. พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านเทคโนโลยีดิจิทัลที่มีความทันสมัย มีเสถียรภาพตอบสนองการใช้งานทุกภาคส่วน
4. พัฒนาเทคโนโลยีดิจิทัลที่เหมาะสมควบคู่กับการพัฒนาบุคลากรในการขับเคลื่อนการดำเนินงาน
5. พัฒนาเทคโนโลยีการให้บริการโดยเน้นการใช้เทคโนโลยีดิจิทัลในกระบวนการทำงานขององค์กร

ณ สิ้นปีงบประมาณ พ.ศ. 2562 สนข. ได้ดำเนินการตามแผนปฏิบัติการฯ จำนวนทั้งสิ้น 18 เรื่อง โดยมีการดำเนินงานที่สำคัญได้แก่ การศึกษาแผนแม่บทพัฒนาระบบการจราจรและขนส่งอัจฉริยะในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล โครงการศึกษาการวางแผนเชิงระบบการจัดการเดินรถเพื่อยกระดับการให้บริการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน การพัฒนา ปรับปรุง และบำรุงรักษาระบบสารสนเทศการขนส่งและจราจร (Management Information Systems) ระบบสารสนเทศเพื่อการบริหาร (Executive Information Systems) และข้อมูลภูมิสารสนเทศการขนส่งและจราจร (Geographic I Systems) ภายใต้โครงการสำรวจความต้องการการเดินทางและปรับปรุงฐานข้อมูลการเคลื่อนย้ายสินค้าเพื่อการวางแผนระบบขนส่งของประเทศ การพัฒนาระบบนำทางด้วยขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล และการเพิ่มประสิทธิภาพการปฏิบัติงานด้วยระบบสารบรรณอิเล็กทรอนิกส์ (e-Office) เช่น การแจ้งเวียนเอกสารในระบบแทนการถ่ายเอกสาร นำร่องการใช้ระบบติดตามการประเมินผลการปฏิบัติราชการ (KPI) ของ สนข. เป็นต้น

โดยมีกิจกรรม/แผนงาน/โครงการที่อยู่ระหว่างดำเนินการ จำนวน 6 เรื่อง ประกอบด้วย โครงการศึกษาจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกด้านคมนาคมขนส่งสำหรับคนทุกคน โครงการศึกษาจัดทำแผนพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะด้วยเทคโนโลยียานยนต์ไฟฟ้า โครงการศึกษาและจัดทำแผนแม่บทการส่งเสริมการใช้เทคโนโลยีระบบการขนส่งและจราจรอัจฉริยะในการพัฒนาระบบการขนส่งและจราจรในเมืองภูมิภาค ศูนย์กลางการเรียนรู้เทคโนโลยีการคมนาคมขนส่งของประเทศ โครงการศึกษา วิเคราะห์ และออกแบบสถาปัตยกรรมองค์กร (Enterprise Architecture: E.A.) ของ สนข. และโครงการพัฒนาสื่ออิเล็กทรอนิกส์และระบบการเรียนรู้ด้านการขนส่งและจราจร (e-Learning) โดยจะดำเนินการต่อเนื่องในแผนปฏิบัติการดิจิทัลของ สนข. ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2563 – 2565) ต่อไป

ระบบนำทางการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะภายในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (ระบบนำทาง)

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ได้ดำเนินการกษาระบบนำทางการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะภายในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (NAMTANG) มีวัตถุประสงค์เพื่อจัดทำฐานข้อมูลเส้นทางระบบขนส่งสาธารณะและการให้บริการขนส่งสาธารณะของหน่วยงานต่าง ๆ ในสังกัดกระทรวงคมนาคม เข้าไว้ในระบบเดียวกัน และจัดทำเว็บแอปพลิเคชัน (Web Application) และโมบายแอปพลิเคชัน (Mobile Application) ในการเผยแพร่ข้อมูลเส้นทางและการให้บริการของขนส่งสาธารณะ เพื่อเป็นข้อมูลในการวางแผนและตัดสินใจในการเลือกใช้เส้นทางและขนส่งสาธารณะที่มีความถูกต้อง เหมาะสม สะดวกและรวดเร็วและประชาชนผู้ใช้บริการ

ในส่วนขอบเขตของการศึกษาและการดำเนินงาน ประกอบด้วย 3 ส่วน ดังนี้

1. การศึกษา ทบทวนผลการศึกษาหรือผลการดำเนินงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งในประเทศและต่างประเทศ และสำรวจวิเคราะห์การเชื่อมโยงโครงข่ายของขนส่งสาธารณะ ทั้งทางถนน ทางราง และทางน้ำที่ให้บริการในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (นนทบุรี ปทุมธานี สมุทรปราการ สมุทรสาคร และนครปฐม)

1.1 ทบทวนผลการดำเนินงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ การบูรณาการจัดทำฐานข้อมูล และการเผยแพร่ข้อมูลการเดินทางและการขนส่งสาธารณะกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งในประเทศและต่างประเทศ โดยในส่วนของประเทศไทยนั้น จะศึกษาในประเด็นการให้ข้อมูลกับประชาชน ความถูกต้องและทันสมัยของข้อมูล แผนการปรับปรุงหรือเผยแพร่หรือบูรณาการข้อมูล

เพื่อให้การพัฒนาระบบนำทางการเดินทางด้วยขนส่งสาธารณะภายในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล เกิดประสิทธิภาพและรองรับการใช้งานได้เป็นอย่างดี รวมถึงเป็นมิตรกับผู้ใช้งาน (User Friendly)ที่ปรึกษาได้ดำเนินการทบทวนระบบสารสนเทศที่มีประสิทธิภาพในส่วนของประเทศไทย และต่างประเทศ

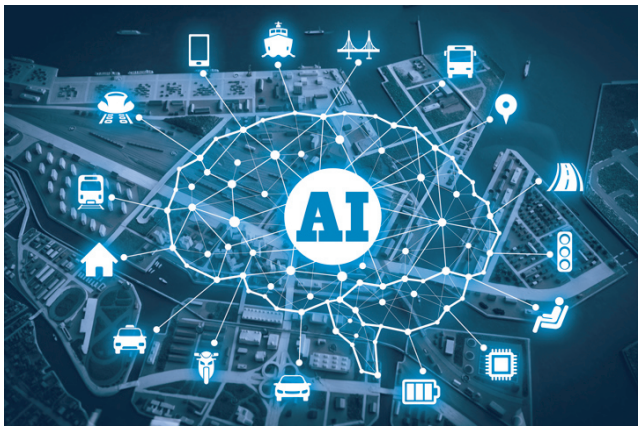
1.2 รวบรวมข้อมูลเส้นทาง ต้นทาง-ปลายทาง สถานีระหว่างทาง จุดจอดรถและข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับระบบขนส่งสาธารณะทางถนน ทางราง และทางน้ำ ที่มีเส้นทางการให้บริการในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ทบทวนผลการดำเนินงานที่เกี่ยวข้อง โดยมีรายละเอียดข้อมูลประกอบไปด้วย ข้อมูลเส้นทางต้นทาง – ปลายทาง สถานีระหว่างทาง จุดจอดรถ ข้อมูลที่เกี่ยวข้อง ตัวอย่างเช่น เวลาเปิด – ปิดการให้บริการ ราคาค่าโดยสาร การอำนวยความสะดวกให้ผู้พิการและทุพพลภาพ เป็นต้น โดยครอบคลุมระบบขนส่งแบบประจำเส้นทาง (Fixed Route)

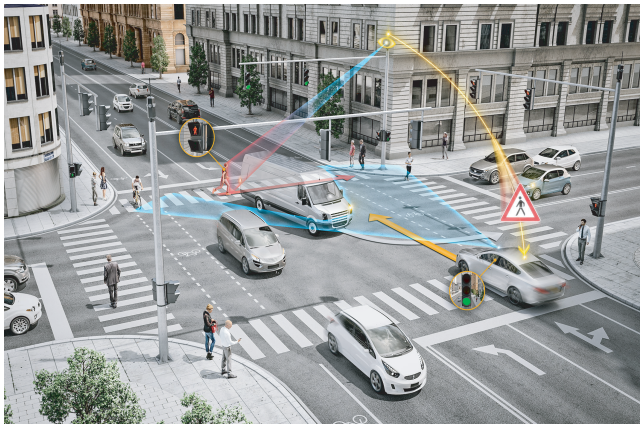
รูปแบบ	ระบบ	เส้นทาง	จุดจอด
ทางถนน	รถหมวด 1 กทม. (รถโดยสารประจำทาง)	212	5047
	รถหมวด 1 กทม. (รถโดยสารประจำทางด่วนพิเศษ)	1	12
	รถหมวด 1 กทม. (รถตู้โดยสาร)	150	ใช้จุดจอดร่วมกับรถประจำทางหมวด 1 และ virtual stop
	รถหมวด 1 ส่วนภูมิภาค	10	164
	รถหมวด 2	2	15
	รถหมวด 3	14	156
	รถหมวด 4 กทม.	124	ใช้จุดจอดร่วมกับรถประจำทางหมวด 1 และ virtual stop
	รถหมวด 4 ส่วนภูมิภาค	203	ใช้จุดจอด virtual stop
ทางราง	รถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร (BTS)	2	36
	รถไฟฟ้ามหานคร (MRT)	2	34
	รถไฟฟ้าเชื่อมต่อท่าอากาศยาน (Airport Rail Link)	1	8
	การรถไฟแห่งประเทศไทย	7	161
ทางน้ำ	เรือด่วนเจ้าพระยา	4	34
	เรือคลองแสนแสบ	1	29
	เรือคลองภาษีเจริญ	1	15
	เรือยนต์ข้ามฟาก	28	55

ข้อมูล ณ วันที่ 29 มีนาคม 2562

นอกจากนั้นยังมีการเชื่อมต่อข้อมูลอุบัติเหตุ ข้อมูลข่าวสารและสภาพการจราจร โดยขอความอนุเคราะห์ข้อมูลรายละเอียดเกี่ยวกับข้อมูลอุบัติเหตุ ข้อมูลข่าวสารและสภาพการจราจร ไปยังสถานีวิทยุจราจร (จส.100) และมูลนิธิศูนย์จราจรอัจฉริยะไทย (iTIC) เพื่อใช้สำหรับการออกแบบและพัฒนาฐานข้อมูลของแอปพลิเคชันให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

รายละเอียดของระบบขนส่งสาธารณะทางถนน ทางราง และทางน้ำที่ให้บริการในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ซึ่งมีรายละเอียดข้อมูลประกอบไปด้วย ข้อมูลเส้นทาง ต้นทาง – ปลายทาง สถานีระหว่างทาง จุดจอดรถ และข้อมูลที่เกี่ยวข้อง ยกตัวอย่าง เช่น เวลาเปิด – ปิดการให้บริการ ราคาค่าโดยสารการอำนวยความสะดวกให้ผู้พิการและทุพพลภาพ เป็นต้น เพื่อใช้ในการวิเคราะห์การเชื่อมโยงโครงข่ายการขนส่งสาธารณะทั้งหมด รวมถึงการออกแบบและพัฒนาฐานข้อมูล และแอปพลิเคชัน โดยได้รับความร่วมมือเป็นอย่างดีจากหน่วยงานในสังกัดของกระทรวงคมนาคมและหน่วยงานภายนอกที่เกี่ยวข้อง





2. ออกแบบและพัฒนาฐานข้อมูลจากการรวบรวมและวิเคราะห์โครงข่ายขนส่งสาธารณะทางถนน ทางรางและทางน้ำ ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

2.1 รวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูลโครงข่ายขนส่งสาธารณะทางถนน ทางรางและทางน้ำ ที่ให้บริการในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

การวิเคราะห์การเชื่อมโยงเครือข่ายระบบขนส่งสาธารณะที่ให้บริการในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล สามารถแบ่งการแสดงเป็น 3 รูปแบบคือ แผนผังสถานี/จุดจอด แผนผังแสดงแนวเส้นทาง และแผนผังโครงข่ายรวมระบบการขนส่งสาธารณะทั้งหมด ทั้งนี้ที่ปรึกษาได้ดำเนินการจัดทำข้อมูลและแบบจำลองการขนส่งและจราจร (Intermodal Transit Data and Model : ITDM) เพื่อมาใช้ในการพัฒนาจัดทำแผนผังแสดงเส้นทางและรูปแบบขนส่งสาธารณะจากข้อมูลที่ได้รวบรวม เพื่อเป็นข้อมูลประกอบในการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะให้สามารถรองรับการขยายตัวของเมืองในอนาคตได้

ข้อมูลและแบบจำลองการขนส่งและจราจร (Intermodal Transit Data and Model : ITDM) ได้จากการออกแบบ เก็บข้อมูล และวิเคราะห์ตรวจสอบจาก Cloud Sourcing Info เช่น Google iTIC Land Scan หรือ Heat Map เป็นต้น ผลจากการสังเคราะห์ข้อมูลและแบบจำลองการขนส่งและจราจรในประเทศไทย ทำให้ได้ข้อมูลสมบูรณ์ สะท้อนสภาพความเป็นจริง จำเป็นต่อการกำหนดนโยบาย แผนการปฏิบัติการให้บริการ การให้ข้อมูลการเดินทางแก่ผู้ใช้ระบบขนส่งสาธารณะที่กำลังเติบโตอย่างก้าวกระโดด และมีความซับซ้อน ปรับเปลี่ยนรูปแบบการให้บริการตลอดเวลา ITDM จึงจำเป็นต่อการประยุกต์ใช้ในด้านต่าง ๆ สำหรับภาครัฐ ภาคเอกชน ไปจนภาคประชาชนผู้ใช้งานทั่วไป

ข้อมูลและแบบจำลองการขนส่งและจราจร (ITDM) ประกอบด้วยข้อมูล 4 กลุ่มดังต่อไปนี้

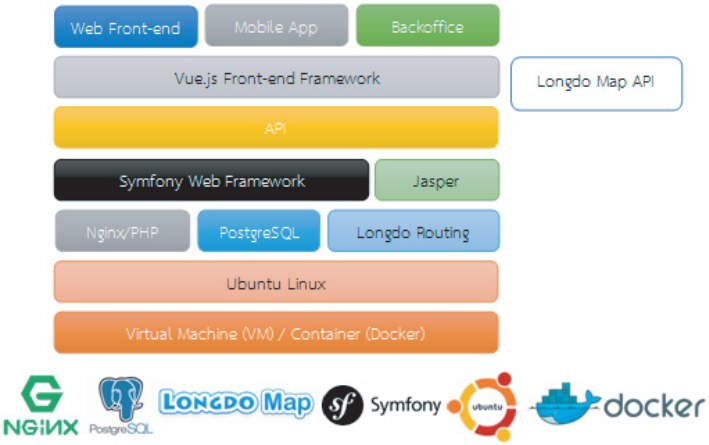
- กลุ่มข้อมูลโครงข่ายพื้นฐาน (Transit Network)
- กลุ่มข้อมูลเส้นทางการเดินระบบขนส่งจราจร (Transit Route)
- กลุ่มข้อมูลจุดจอด (Transit Stop)
- กลุ่มข้อมูลสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการเดินทาง (Transit Facilities)

2.2 การออกแบบและพัฒนาฐานข้อมูล (Database Design)

รูปแบบโครงสร้างข้อมูล และตารางข้อมูลสามารถอธิบายในรูปแบบของพจนานุกรมข้อมูล ประกอบด้วยตารางโครงสร้างรายการข้อมูลแต่ละประเภทและลักษณะเฉพาะในระบบฐานข้อมูล องค์ประกอบในการพัฒนา Web Base Application และ Mobile Application สำหรับการพัฒนาระบบนำทางการเดินทางด้วยขนส่งสาธารณะภายในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล โดยมีรายละเอียดที่สำคัญดังต่อไปนี้

2.2.1 ระบบนำทางการเดินทางด้วยขนส่งสาธารณะภายในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล จัดเป็นระบบสารสนเทศแบบเว็บแอปพลิเคชัน และโมบายแอปพลิเคชัน กล่าวคือผู้ใช้งานสามารถใช้ระบบผ่านเว็บเบราว์เซอร์ (Web Browser) เช่น Chrome และ Firefox หรือโทรศัพท์มือถือ โดยการประมวลผลจะอยู่บนเครื่องแม่ข่าย (Web Server)

2.2.2 มาตรฐานข้อมูลระบบขนส่งสาธารณะ GTFS เป็นรูปแบบข้อมูลมาตรฐานที่ผู้ให้บริการระบบขนส่งสาธารณะทั่วโลกใช้จัดเก็บข้อมูล และนำเสนอข้อมูล เพื่อให้บุคคลทั่วไป นักพัฒนาโปรแกรมหรือแอปพลิเคชันนำไปใช้งาน รวมถึงใช้เป็นฐานข้อมูลสำหรับการแลกเปลี่ยนไปยังระบบสารสนเทศอื่น ๆ ซึ่งในปัจจุบัน Google Maps ได้ใช้มาตรฐาน GTFS เป็นมาตรฐานในการเผยแพร่ข้อมูลต่าง ๆ โดยรายละเอียดข้อมูลแบ่งออกเป็น 2 ส่วนได้แก่ ไฟล์ข้อมูล (Files) และระดับฟิลด์ข้อมูล (Field)









สามารถดาวน์โหลด NAMTANG ผ่าน App Store และ Play Store โดยใช้ค้นหาคำว่า "Namtang" หรือ "นำทาง"

3. การออกแบบและพัฒนาเว็บแอปพลิเคชัน (Web Application) และโมบายแอปพลิเคชัน (Mobile Application) เพื่อใช้ในการนำทางการเดินทางด้วยขนส่งสาธารณะที่ให้บริการในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล รวมถึงออกแบบและพัฒนาระบบเชื่อมโยงข้อมูลสารสนเทศ ด้านการขนส่งสาธารณะระหว่างสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

ดำเนินการออกแบบระบบให้เหมาะสมกับการใช้งานบริหารจัดการข้อมูล และสามารถใช้งานได้ง่ายและสะดวก (User Friendly) กล่าวคือ การใช้งานระบบดังกล่าวไม่จำเป็นต้องมีความรู้หรือทักษะทางด้านคอมพิวเตอร์ก็สามารถใช้งานได้ หรือ ถ้าต้องฝึกเรียนก็สามารถเรียนรู้ได้โดยใช้ระยะเวลาไม่นาน และสามารถเรียนรู้ได้จากคู่มือการใช้งานอย่างรวดเร็ว โดยระบบนำทาง (NAMTANG) มีรายละเอียดดังนี้

(1) การค้นหา สำหรับนำทาง สามารถค้นหาจุดเริ่มต้น จุดหมาย โดยระบบจะแสดงตัวเลือกวิธีเดินทาง พร้อมทั้งสามารถคำนวณเวลา ราคาหรือระยะทางได้

(2) แผนที่แสดงตำแหน่งปัจจุบัน (My Location) แสดงตำแหน่งสถานีที่ใกล้ที่สุด ระบบสามารถแสดงรายการสถานีที่ใกล้ที่สุด สายรถโดยสารประจำทางที่ผ่าน และเวลาที่ใช้ในการเดินไปยังสถานที่นั้น ๆ

(3) แสดงสถานที่สำคัญ เหตุการณ์ต่าง ๆ ในบริเวณใกล้เคียง และสามารถแจ้งเหตุการณ์ที่พบเห็นได้



สรุปผลการปฏิบัติราชการตามคำรับรองการปฏิบัติราชการประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2562

สรุปผลการประเมินการดำเนินงานตามมาตรการปรับปรุงประสิทธิภาพในการปฏิบัติราชการของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2562

กรอบการประเมินส่วนราชการตามมาตรการปรับปรุงประสิทธิภาพในการปฏิบัติราชการประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2562 กำหนดให้มีการประเมินตัวชี้วัดใน 5 องค์ประกอบ ได้แก่

องค์ประกอบที่ 1 ประสิทธิภาพในการดำเนินงานตามหลักภารกิจพื้นฐาน งานประจำ งานตามหน้าที่ปกติ หรืองานตามหน้าที่ความรับผิดชอบหลัก งานตามกฎหมาย กฎ นโยบายของรัฐบาล หรือมติคณะรัฐมนตรี (Function Base)

องค์ประกอบที่ 2 ประสิทธิภาพในการดำเนินงานตามหลักภารกิจยุทธศาสตร์ แนวทางปฏิรูปภาครัฐ นโยบายเร่งด่วน หรือภารกิจที่ได้รับมอบหมายเป็นพิเศษ (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 ศักยภาพในการดำเนินการของส่วนราชการตามแผนยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (Potential Base)

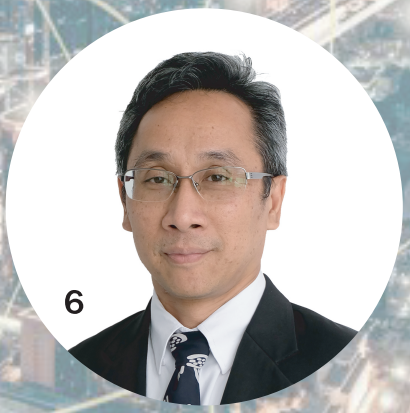




คณะผู้บริหาร

1 ต.ค.61 – 30 ก.ย. 62


5


6


7


8


9


10

5. นางผาณิต มั่งมี
ผู้อำนวยการ
สำนักบริหารกลาง

6. นายสุรพงษ์ เมี้ยนมิตร
ผู้อำนวยการ
กองจัดระบบการจราจรทางบก

7. นายอธิภู จิตรานุเคราะห์
ผู้อำนวยการ
สำนักแผนความปลอดภัย

8. นายยืนยง ตั้งเปรมศรี
ผู้อำนวยการ
สำนักแผนงาน

9. นายเริงศักดิ์ ทองสม
ผู้อำนวยการ
กองพัฒนาระบบการขนส่งและจราจร

10. นายเผด็จ ประดิษฐเพชร
ผู้อำนวยการ
สำนักงานโครงการบริหาร
จัดการระบบตั๋วร่วม

รายงานการประเมินตนเองหน่วยงาน
สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2562
ตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2561 ถึงวันที่ 30 กันยายน 2562

องค์ประกอบการประเมิน	ประเด็นการประเมิน	เป้าหมาย			ผลการดำเนินงาน	คะแนน	คะแนนองค์ประกอบ
		ขั้นต่ำ (50)	มาตรฐาน (75)	ขั้นสูง (100)			
1. Functional base	1. สัดส่วนต้นทุนค่าขนส่งสินค้าต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ	7.50 (ร้อยละ)	7.40 (ร้อยละ)	7.30 (ร้อยละ)	7.30 (ร้อยละ)	100.00	87.50
	2. การดำเนินการเพื่อขับเคลื่อนการพัฒนาระบบรางของประเทศ					75.00	
	2.1 การติดตามประเมินผลการดำเนินตามแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบรางของประเทศ	50.00 (ร้อยละ)	75.00 (ร้อยละ)	100.00 (ร้อยละ)	อยู่ระหว่างเสนอรายงานการติดตามประเมินผลการดำเนินตามแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบรางของประเทศ เพื่อให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม พิจารณาและให้ความเห็นชอบ	75.00	
	2.2 การจัดทำแผนเตรียมความพร้อมระบบราง	33.33 (ร้อยละ)	66.66 (ร้อยละ)	100.00 (ร้อยละ)	อยู่ระหว่างเสนอร่างแผนการเตรียมความพร้อมฯ ด้านงานวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีด้านระบบราง เพื่อให้ปลัดกระทรวงคมนาคมและรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมพิจารณาและให้ความเห็นชอบ	75.00	
2. Agenda Base	1 การนำตั๋วร่วม (e-ticket) มาใช้ในการเชื่อมต่อการเดินทางของประชาชน	33.33 (ร้อยละ)	66.66 (ร้อยละ)	100.00 (ร้อยละ)	สามารถขยายการใช้บัตรสวัสดิการแห่งรัฐในภาคขนส่งได้ 3 ระบบ ดังนี้ 1) รถโดยสารประจำทางขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) 2) รถไฟฟ้าเฉลิมพระเกียรติ 6 รอบพระชนมพรรษา (สายสีเขียว) และส่วนต่อขยาย 3) ระบบรถไฟฟ้าเชื่อมท่าอากาศยาน (แอร์พอร์ตเรลลิงก์)	75.00	75.00
	2. การชี้แจงประเด็นสำคัญที่ทันต่อสถานการณ์ (ถ้ามี	100 (คะแนน)					
3. Area Base	ไม่ประเมินองค์ประกอบนี้						
4. Innovation Base	ข้อเสนอการพัฒนานวัตกรรม เรื่อง การจัดทำระบบสืบค้นฐานข้อมูลการประชุมคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก	100 (คะแนน)			นำเข้าข้อมูลรายงานการประชุม คจร. จากรูปแบบไฟล์ PDF เข้าสู่ระบบสืบค้นฐานข้อมูลฯ โดยสามารถเรียกดูข้อมูลในระบบได้จากลิงค์ที่ได้นำเข้าข้อมูลแล้วหรือใช้เมนูการค้นหาก็จะสามารถแสดงข้อมูลที่ต้องการได้ทันที	100.00	100.00
5. Potential Base	การดำเนินการตามแผนปฏิรูปองค์การของส่วนราชการ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2562	100 (คะแนน)			มีการดำเนินการครบถ้วนตามแผนปฏิรูปองค์การ (ข้อเสนอการเปลี่ยนแปลงในระยะ 3 ปี) ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2562 รอบ 12 เดือน	85.33	85.33
	5.1 การปรับปรุงขั้นตอนการดำเนินงานที่เกี่ยวข้องกับการจัดทำแผนภายในหน่วยงานให้มีประสิทธิภาพ						
	(1) การประเมินระดับผลลัพธ์/ผลกระทบหลังการดำเนินงาน (Post-Evaluation) เรื่อง การนำระบบตั๋วร่วมมาใช้ในการเชื่อมต่อการเดินทางของประชาชน	100 (คะแนน)			รายงานการประเมินผลลัพธ์/ผลกระทบหลังการดำเนินงาน (Post-Evaluation) การนำระบบตั๋วร่วม (e-ticket) มาใช้ในการเชื่อมต่อการเดินทางของประชาชน แล้วเสร็จ และได้นำเสนอ ผอ.สนข. ให้ความเห็นชอบรายงานดังกล่าว เมื่อวันที่ 17 ก.ย. 62 โดย ผอ.สนข. ได้เห็นชอบรายงาน เมื่อวันที่ 18 ก.ย. 62 การดำเนินการตามผลผลิตได้คะแนน 100 คะแนน	100.00	
	(2) ปรับปรุงกระบวนการทำงานร่วมกับที่ปรึกษาให้เป็นลักษณะ Partnership	100 (คะแนน)			ผอ.สนข. ให้ความเห็นชอบรายงานผลการทำงานร่วมกับที่ปรึกษาในลักษณะ Partnership การดำเนินการตามผลผลิตได้คะแนน 45 คะแนน	45.00	

รายงานการประเมินตนเองหน่วยงาน
สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2562
ตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2561 ถึงวันที่ 30 กันยายน 2562

องค์ประกอบการประเมิน	ประเด็นการประเมิน	เป้าหมาย			ผลการดำเนินงาน	คะแนน	คะแนนองค์ประกอบ
		ขั้นต่ำ (50)	มาตรฐาน (75)	ขั้นสูง (100)			
	1. สัดส่วนต้นทุนค่าขนส่งสินค้าต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ	7.50 (ร้อยละ)	7.40 (ร้อยละ)	7.30 (ร้อยละ)	7.30 (ร้อยละ)	100.00	
	5.2 การพัฒนาจัดทำฐานข้อมูล Big Data ด้านคมนาคม และการขนส่งของประเทศ						
	(1) การบริหารจัดการข้อมูลขนาดใหญ่และการวิเคราะห์ข้อมูล (Big Data & Analytics) โดยพัฒนาการวิเคราะห์การเดินทางจากข้อมูล GPS หรือการเดินทางของคนในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลจากข้อมูล Mobile Data หรือข้อมูลจากระบบนำทาง	100.00 (ร้อยละ)			นำเสนอ ผอ.สนข. ให้ความเห็นชอบการจัดทำฐานข้อมูลและโครงข่ายสาธารณะทางถนน ทางราง และทางน้ำในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล พร้อมเว็บแอปพลิเคชัน และไมบายแอปพลิเคชัน และการดำเนินการตามผลผลิตได้คะแนน 85 คะแนน	85.00	
	5.3 การพัฒนาบุคลากรให้มีความรู้ ทักษะ และความเชี่ยวชาญ						
	(1) การวางแผนการขนส่งและจราจร และด้านการบริหารจัดการจราจร (Traffic management)	100.00 (ร้อยละ)			ดำเนินการฝึกอบรม Traffic Management ให้กับเจ้าหน้าที่ สนข. เมื่อวันที่ 8 สิงหาคม 2562 และได้รายงานผลการฝึกอบรมการวางแผนการขนส่งและจราจรและด้านบริหารจัดการจราจร เสนอ ผอ.สนข. เมื่อวันที่ 12 กันยายน 2562การดำเนินการตามผลผลิตได้คะแนน 100 คะแนน	100.00	
	(2) การฝึกอบรมให้เจ้าหน้าที่ สนข. มีความรู้เกี่ยวกับด้านการจัดทำแผนตามภารกิจของหน่วยงาน	100 (คะแนน)			ฝึกอบรมหลักสูตร "การประเมินผลลัพธ์/ผลกระทบ (Post-Evaluation) การดำเนินงานตามข้อเสนอแนะนโยบายและแผนด้านคมนาคม" รุ่นที่ 1 แล้วเสร็จเมื่อวันที่ 22 มีนาคม 2562 และได้นำผลการฝึกอบรมฯ มาเป็นแนวทางในการจัดทำคู่มือประเมินผลลัพธ์และผลกระทบ (Post-Evaluation) การดำเนินการตามผลผลิตได้คะแนน 100 คะแนน	100.00	
	(3) แผนพัฒนาทักษะด้านดิจิทัลและสร้างวัฒนธรรมดิจิทัลของบุคลากร สนข.	100 (คะแนน)			จัดการอบรมเพื่อสร้างสร้างวัฒนธรรมดิจิทัล ในหัวข้อการเตรียมความพร้อมสู่ระบบราชการ 4.0 เพื่อส่งเสริมแนวทางการปฏิบัติตามค่านิยมของ สนข. สร้างความรู้ ความเข้าใจ เกี่ยวกับการนำค่านิยมมาปรับเปลี่ยน เพื่อรองรับระบบราชการ 4.0 ตามหลักธรรมาภิบาล การดำเนินการตามผลผลิตได้คะแนน 85 คะแนน	85.00	
					คะแนนเฉลี่ย	**86.96**	

สรุปรายงาน ณ วันที่ 17 ตุลาคม 2562

หมายเหตุ : ผลการประเมินตนเองตามมาตรการปรับปรุงประสิทธิภาพในการปฏิบัติราชการ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2562 ตามเอกสารการประเมินตนเองรอบ 12 เดือน ที่ส่งสำนักงาน ก.พ.ร. (1 ตุลาคม 2561 – 30 กันยายน 2562)

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร งบแสดงฐานะการเงิน

ณ วันที่ 30 กันยายน 2562

รายงานการเงินนี้จัดทำขึ้นตามมาตรฐานการบัญชีภาครัฐและนโยบายการบัญชีภาครัฐที่กระทรวงการคลังกำหนด ซึ่งรวมถึงหลักการและนโยบายการบัญชีภาครัฐ มาตรฐานการบัญชีภาครัฐและนโยบายการบัญชีภาครัฐ และแสดงรายการในรายงานงบการเงินตามแนวปฏิบัติทางการบัญชี เรื่อง รูปแบบการนำเสนอรายงานการเงินของหน่วยงานภาครัฐ ตามหนังสือกรมบัญชีกลาง ด่วนที่สุด ที่ กค 0410.3/ว357 ลงวันที่ 15 สิงหาคม 2561

รายงานการเงินนี้จัดทำขึ้นโดยใช้เกณฑ์ราคาทุนเดิม เว้นแต่จะได้เปิดเผยเป็นอย่างอื่นในนโยบายการบัญชี

รายงานการเงินของ สนข. เป็นการแสดงภาพรวมในระดับกรม ซึ่งมีหน่วยเบิกจ่าย 1 หน่วยเบิกจ่ายในส่วนกลาง รายการที่ปรากฏในรายงานการเงิน รวมถึง สินทรัพย์ หนี้สิน รายได้ และค่าใช้จ่าย ซึ่งเป็นของรัฐบาล ในภาพรวม แต่ สนข. เป็นผู้รับผิดชอบในการดูแลรักษาและบริหารจัดการให้แก่รัฐบาลภายใต้อำนาจหน้าที่ตามกฎหมาย และรวมถึงสินทรัพย์ หนี้สิน รายได้ และค่าใช้จ่าย ซึ่งเป็นของ สนข. ใช้เพื่อประโยชน์ ในการดำเนินงานไม่ว่ารายการดังกล่าวจะเป็นรายการที่เกิดจากเงินในงบประมาณหรือเงินนอกงบประมาณ

(หน่วย : บาท)

	หมายเหตุ	ปี 2562	ปี 2561
สินทรัพย์			
สินทรัพย์หมุนเวียน			
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	5	16,199,363.47	3,632,493.28
ลูกหนี้ระยะสั้น	6	51,880,434.50	102,901,724.40
วัสดุคงเหลือ		2,337,197.40	1,727,845.97
รวมสินทรัพย์หมุนเวียน		70,416,995.64	108,262,063.65
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน			
อาคาร และอุปกรณ์	7	14,449,053.20	46,014,550.92
สินทรัพย์ไม่มีตัวตน	8	2,890,708.56	24,140,610.94
รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน		17,339,761.76	70,155,161.86
รวมสินทรัพย์		87,756,757.40	178,417,225.51

หมายเหตุ : ประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร งบแสดงฐานะการเงิน

ณ วันที่ 30 กันยายน 2562

(หน่วย : บาท)

	หมายเหตุ	ปี 2562	ปี 2561
หนี้สิน			
หนี้สินหมุนเวียน			
เจ้าหนี้การค้า	9	8,591,478.52	76,712,217.95
เจ้าหนี้อื่นระยะสั้น	10	1,319,872.65	1,455,062.90
เงินรับฝากระยะสั้น		117.74	1,043.28
รวมหนี้สินหมุนเวียน		9,911,468.91	78,168,324.13
หนี้สินไม่หมุนเวียน			
เจ้าหนี้เงินโอนและรายการอุดหนุนระยะยาว		6,585.30	146,161.03
เงินทดรองราชการรับจากคลังระยะยาว		1,000,000.00	1,000,000.00
เงินรับฝากระยะยาว	11	59,039,649.00	67,661,554.61
รวมหนี้สินไม่หมุนเวียน		60,046,234.30	68,807,715.64
รวมหนี้สิน		69,957,703.21	146,976,039.77
สินทรัพย์สุทธิ/ส่วนทุน		17,799,054.19	31,441,185.74
สินทรัพย์สุทธิ/ส่วนทุน			
ทุน		84,328,885.24	84,328,885.24
รายได้สูง/(ต่ำ)กว่าค่าใช้จ่ายสะสม		- 66,529,831.05	- 52,887,699.50
รวมสินทรัพย์สุทธิ/ส่วนทุน		17,799,054.19	31,441,185.74

หมายเหตุ : ประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้



สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร งบแสดงฐานะการเงิน

ณ วันที่ 30 กันยายน 2562

หน่วย : บาท

	หมายเหตุ	ปี 2562	ปี 2561
รายได้			
รายได้จากงบประมาณ	13	592,300,683.01	528,069,464.76
รายได้จากเงินกู้และรายได้อื่นจากรัฐบาล	14	61,657,236.25	46,629,262.50
รายได้จากการอุดหนุนและเงินบริจาค	15	16,105,475.73	7,744,140.83
รายได้อื่น		17,681.00	6,020.00
รวมรายได้		**670,099,075.99**	**582,448,888.09**
ค่าใช้จ่าย			
ค่าใช้จ่ายบุคลากร	16	107,475,711.09	111,165,440.41
ค่าบำเหน็จบำนาญ	17	24,282,513.38	19,351,705.47
ค่าตอบแทน		111,404.00	96,820.00
ค่าใช้สอย	18	480,098,414.06	412,378,353.43
ค่าวัสดุ		4,199,869.66	4,180,725.04
ค่าสาธารณูปโภค	19	5,179,450.06	5,256,122.21
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	20	62,108,157.80	63,969,819.55
ค่าใช้จ่ายโอนสินทรัพย์ระหว่างหน่วยงาน	21	285,687.49	-
ค่าใช้จ่ายอื่น	22	-	- 12,100,655.92
รวมค่าใช้จ่าย		**683,741,207.54**	**604,298,330.19**
รายได้สูง/(ต่ำ)กว่าค่าใช้จ่ายสุทธิ		**-13,642,131.55**	**- 21,849,442.10**

หมายเหตุ : ประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้



สนข.
สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร











สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.)
35 ถนนเพชรบุรี แขวงทุ่งพญาไท เขตราชเทวี กทม. 10400
โทร. 0-2215-5500 โทรสาร. 0-2215-5560
www.otp.go.th

คณะผู้บริหาร

1 ต.ค.61 – 30 ก.ย. 62











11. นายพิเชฐ คุณาธรรมรักษ์
ผู้อำนวยการ
สำนักงานโครงการพัฒนาระบบราง

12. นางสาวลักษณวดี ธนามี
ผู้อำนวยการ
ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศการขนส่งและจราจร

13. นายบัญชา มณีคำ
หัวหน้ากลุ่มพัฒนาระบบบริหาร

14. นายนิรันด์ เกตุแก้ว
ผู้อำนวยการ
สำนักส่งเสริมระบบการขนส่งและจราจรในภูมิภาค

15. นางสาวพิณญาดา เอี่ยมเหม
หัวหน้ากลุ่มตรวจสอบภายใน



ประวัติความเป็นมา /วิสัยทัศน์ /พันธกิจ /ยุทธศาสตร์

ประวัติความเป็นมา

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

วิสัยทัศน์ "องค์กรนำในการกำหนดทิศทางการพัฒนาระบบขนส่งและจราจรของประเทศ"

พันธกิจ

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

ยุทธศาสตร์

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