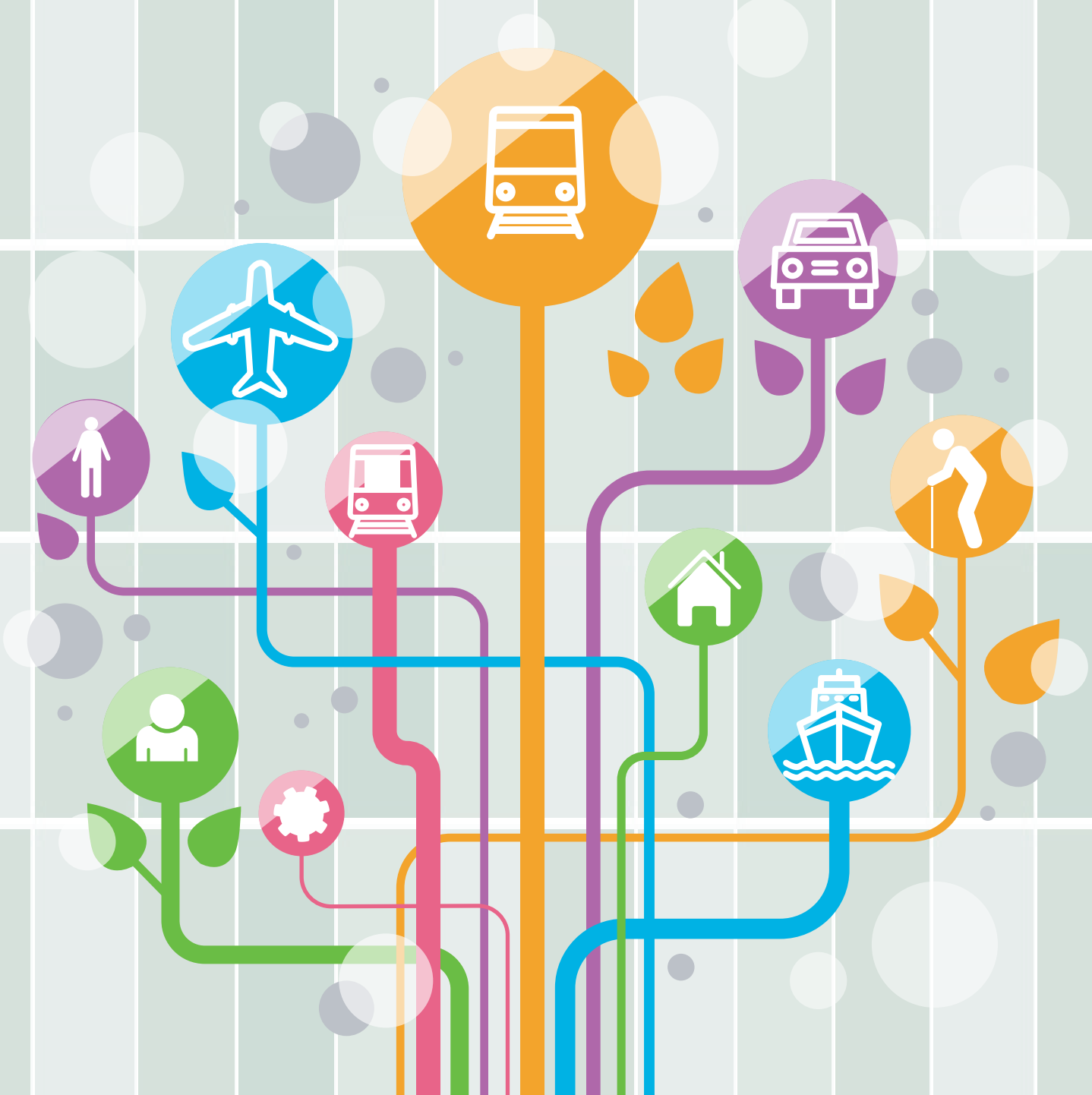
รายงาน ประจำปี 2558

สนข
สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
กระทรวงคมนาคม

คมนาคม มั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน





สารบัญ

เราคือ
"องค์กรนำในการกำหนดทิศทางการ
พัฒนาระบบขนส่งและจราจรของประเทศ"

3 คำนำ

4 โครงสร้าง
กระทรวงคมนาคม

5 โครงสร้าง
สำนักงานนโยบายและแผน
การขนส่งและจราจร

6 คณะผู้บริหาร

9 ประวัติความเป็นมา
วิสัยทัศน์
พันธกิจ ยุทธศาสตร์

"พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม
ขนส่ง เพื่อมุ่งสู่การขนส่งอย่างยั่งยืน"

12 กำหนดนโยบาย
และแผนพัฒนาฯ
เพื่อวางรากฐานสู่อนาคต

19 ขับเคลื่อนการพัฒนา
ระบบราง เพื่อการ
พัฒนาอย่างยั่งยืน

26 สร้างความมั่นคงและปลอดภัย
ในการเดินทางและขนส่ง
เพื่อความเชื่อมั่นของประชาชน

31 ผลักดันการบริหาร
จัดการระบบตั๋วร่วม
เพิ่มคุณภาพชีวิตที่ดี
ในการเดินทาง

33 พัฒนาระบบขนส่ง
ในเมืองภูมิภาค
เชื่อมโยงเศรษฐกิจ

35 จัดระบบการจราจร
ทางบก คลี่คลายปัญหา
การเดินทาง

40 พัฒนาระบบการขนส่ง
และจราจรและจัดสิ่ง
อำนวยความสะดวก
ในโครงสร้างพื้นฐาน
การขนส่ง

45 พัฒนาฐานข้อมูล
สารสนเทศ เพื่อเพิ่ม
ขีดความสามารถ
ในการแข่งขันของ
ประเทศ

"สรุปผลการปฏิบัติราชการฯ
และรายงานงบการเงิน ประจำปี 2558"

48 สรุปผลการปฏิบัติราชการ
ตามคำรับรองการปฏิบัติราชการ
ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2558

51 รายงานงบการเงิน ประจำปี 2558

67 "ภาคผนวก ข้อมูลสถิติด้านคมนาคมขนส่ง"

เราคือ
"องค์กรนำในการกำหนดทิศทาง
การพัฒนาระบบขนส่งและจราจรของประเทศ"



คำนำ

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
กระทรวงคมนาคม



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

รายงานประจำปี 2558 ได้รวบรวมผลการดำเนินงานสำคัญในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งดังกล่าวในรอบปี เพื่อเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ให้กับประชาชน หน่วยงาน และผู้สนใจทั่วไปได้ใช้เป็นข้อมูลทางวิชาการที่เป็นประโยชน์ในการพัฒนาภาคคมนาคมขนส่งของประเทศในภาพรวมต่อไป



ส่วนราชการ



กระทรวงคมนาคม

แผนผังโครงสร้างกระทรวงคมนาคม

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

- 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

รัฐวิสาหกิจ





ผู้อำนวยการ

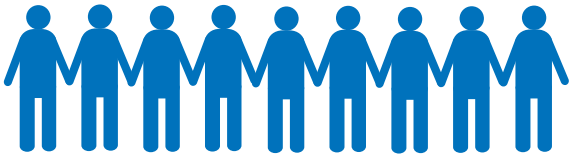


- รองผู้อำนวยการ (2)
- นักวิชาการขนส่งทรงคุณวุฒิ
- กลุ่มตรวจสอบภายใน
- กลุ่มพัฒนาระบบบริหาร

สนข
สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
กระทรวงคมนาคม

แผนผังโครงสร้างสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

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



คณะผู้บริหาร สนข.



นายพีระพล ถาวรสุภเจริญ
ผู้อำนวยการ
สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
(กรกฎาคม 2557 – กันยายน 2558)



นายพงษ์ศักดิ์ สมใจ
รองปลัดกระทรวงคมนาคม (ด้านอำนวยการ)
รักษาราชการแทน ผู้อำนวยการ
สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
(ตุลาคม 2558 – พฤษภาคม 2559)



นายชัยวัฒน์ ทองคำคูณ
ผู้อำนวยการ
สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
(พฤษภาคม 2559 – ปัจจุบัน)



นายวิจิตต์ นิมิตรวานิช
นักวิชาการขนส่งทรงคุณวุฒิ
(พฤศจิกายน 2557 – ปัจจุบัน)



นายชัยวัฒน์ ทองคำคูณ
รองผู้อำนวยการ
สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
(เมษายน 2556 – พฤษภาคม 2559)



นางประชิต ลิ่มเจริญชาติ
รองผู้อำนวยการ
สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
(กุมภาพันธ์ 2558 – กันยายน 2558)

คณะผู้บริหาร สนข.



นางชนินนาถ เก้าสำราญ
ผู้อำนวยการ
สำนักบริหารกลาง



นายสุจินต์ ทยานุกูล
ผู้อำนวยการ
กองจัดระบบการจราจรทางบก



นายสฤษฏ์พงศ์ บริบูรณ์สุข
ผู้อำนวยการ
สำนักแผนความปลอดภัย



นางสาวกอบกุล โมทนา
ผู้อำนวยการ
สำนักแผนงาน
(สิงหาคม 2556 – ตุลาคม 2558)



นายยืนยง ตั้งเปรมศรี
ผู้อำนวยการ
สำนักแผนงาน
(กรกฎาคม 2559 – ปัจจุบัน)

คณะผู้บริหาร สนข.



นายเริงศักดิ์ ทองสม
ผู้อำนวยการ
กองพัฒนาระบบการขนส่งและจราจร
(กรกฎาคม 2559 – ปัจจุบัน)



นายวิจิตต์ นิมิตรวานิช
ผู้อำนวยการ
กองพัฒนาระบบการขนส่งและจราจร
(สิงหาคม 2556 – พฤศจิกายน 2557)



นายเผด็จ ประดิษฐเพชร
ผู้อำนวยการ
สำนักงานโครงการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม



นางวิไลรัตน์ ศิริโสภณศิลป์
ผู้อำนวยการ
ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศการขนส่งและจราจร



นายพิเชฐ คุณาธรรมรักษ์
ผู้อำนวยการ
สำนักงานโครงการพัฒนาระบบราง



ผู้อำนวยการ
สำนักส่งเสริมระบบการขนส่งและจราจรในภูมิภาค

ประวัติความเป็นมาของ สนข. /วิสัยทัศน์ /พันธกิจ /ยุทธศาสตร์

ประวัติความเป็นมา

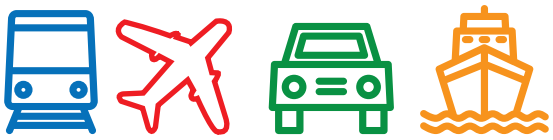
สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) กระทรวงคมนาคม ตั้งขึ้นตามพระราชบัญญัติปรับปรุง กระทรวง ทบวง กรม พ.ศ. 2545 และพระราชกฤษฎีกาการโอนกิจการบริหารและอำนาจหน้าที่ของส่วนราชการให้เป็นไปตามพระราชบัญญัติปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม พ.ศ. 2545 ซึ่งกำหนดให้สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) เป็นส่วนราชการที่รวม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

พันธกิจ

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

วิสัยทัศน์ของ สนข.

"องค์กรนำในการกำหนดทิศทางการพัฒนาระบบขนส่งและจราจรของประเทศ"



ยุทธศาสตร์

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



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

ค่านิยม

เพื่อให้มีวัฒนธรรมการทำงานของ สนข. จึงได้ กำหนดให้มีค่านิยมองค์กร ซึ่งเปรียบเสมือนเป็น “คำขวัญ” ที่ใช้ในการชักจูงและเร่งเร้าให้บุคลากรได้ทำงานให้กับองค์กรอย่างสุดความสามารถ ค่านิยมที่จะถือปฏิบัติใน สนข. คือ

ทีมงานเป็นเลิศ
ร่วมใจเปิดกว้าง
สานสร้างเครือข่าย



OTP TO TOP
Teamwork Open-mind Partnership

T-Team Work
มุ่งเน้นการทำงานเป็นทีม มีจุดมุ่งหมายและเป้าหมายร่วมกัน มีความรับผิดชอบต่อหน้าที่โดยมุ่งผลสัมฤทธิ์ของงาน

O-Open-Mind
มุ่งเน้นการทำงานแบบเปิดใจ ยอมรับฟังความเห็นของผู้อื่น เกิดการบูรณาการและแลกเปลี่ยนความรู้

P-Partnership
มุ่งเน้นการประสานความร่วมมือ และการมีส่วนร่วมในการทำงาน

"พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง
เพื่อมุ่งสู่การขนส่งอย่างยั่งยืน"





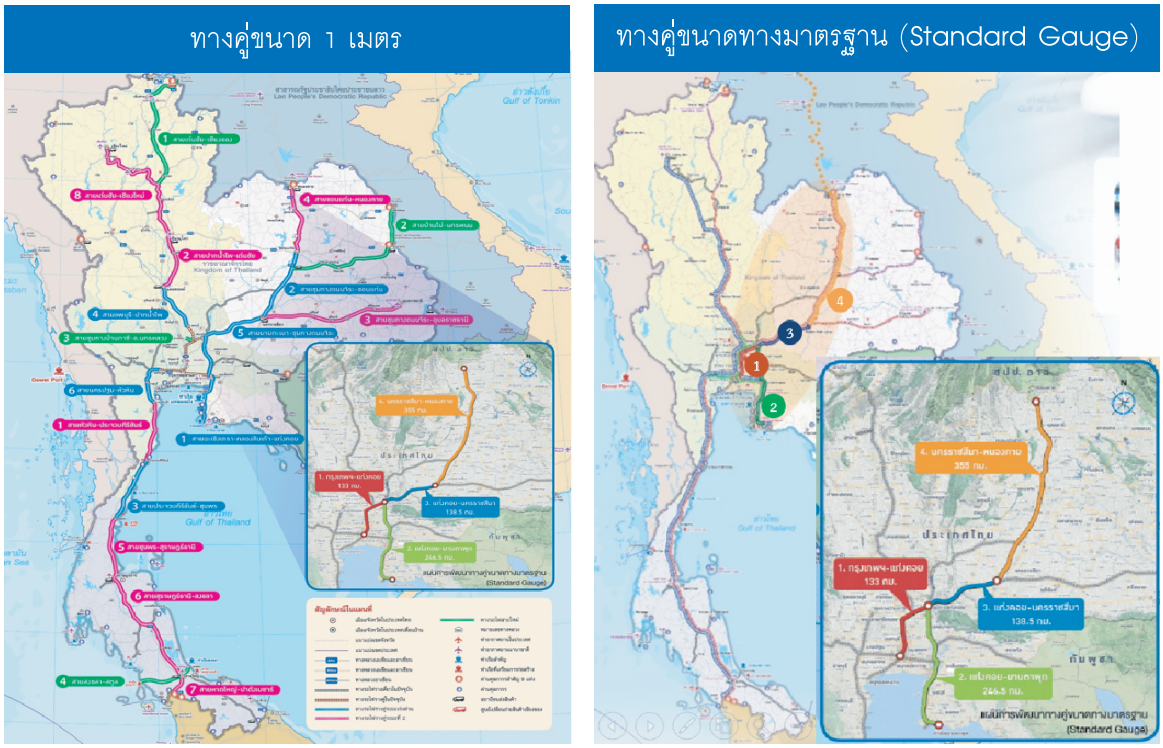


การจัดทำแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558–2565 และแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. 2558 (Action Plan)

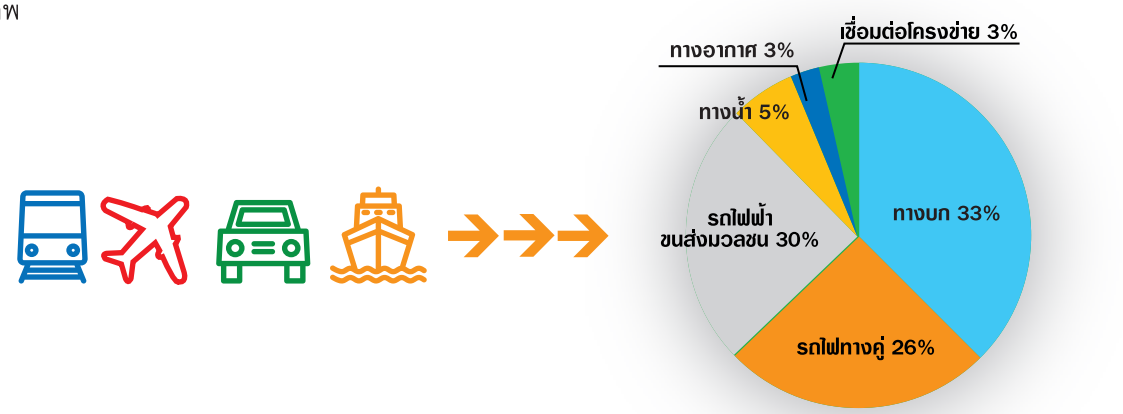
คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 27 มีนาคม 2558 เห็นชอบในหลักการแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทยในระยะยาว พ.ศ. 2558–2565 และแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. 2558 (Action Plan) ทั้งนี้ แผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทยในระยะยาว พ.ศ. 2558–2565 โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นกรอบทิศทางในการพัฒนาภาคคมนาคมขนส่งของประเทศ ในระยะ 8 ปี และเป็นแนวทางเร่งรัดติดตามการดำเนินงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ให้เป็นไปตามแผนการดำเนินงานที่กำหนดไว้ โดยมีสาระสำคัญ ดังนี้

1) แผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558–2565

1.1) แผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558–2565 ในระยะ 8 ปี รวมจำนวน 110 โครงการ มีกรอบวงเงินลงทุนรวมทั้งสิ้น จำนวน 1,912,681.79 ล้านบาท (ไม่รวมวงเงินลงทุนการพัฒนาระบบรถไฟทางคู่ไม่รวมวงเงินลงทุนรถไฟทางคู่ขนาดทางมาตรฐาน 1.435 เมตร และการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ แต่ได้รวมวงเงินลงทุนพัฒนาท่าอากาศยานอู่ตะเภาของกองทัพเรือไว้ด้วยแล้ว) ทั้งนี้ โครงการลงทุนสำคัญ อาทิ โครงการพัฒนารถไฟทางคู่ขนาดทาง 1 เมตร จำนวน 19 โครงการ และโครงการพัฒนารถไฟทางคู่ขนาดทางมาตรฐาน 1.435 เมตร (Standard Gauge) จำนวน 3 โครงการ (ตาม MOU ไทย-จีน คือ เส้นทางหนองคาย-มาบตาพุด ประกอบด้วย 4 สายทางย่อย ได้แก่ กรุงเทพฯ-แก่งคอย, แก่งคอย-มาบตาพุด, แก่งคอย-นครราชสีมา, และนครราชสีมา-หนองคาย) โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้า 10 สาย ระยะทางรวม 464 กิโลเมตร โครงการเร่งรัดก่อสร้างขยาย 4 ช่องจราจร และเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง การพัฒนาท่าเรือน้ำลึกจังหวัดสตูล (ปากบารา) ท่าเรือสงขลา แห่งที่ 2 โครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ดอนเมือง ภูเก็ต อู่ตะเภา โครงการปรับปรุงท่าอากาศยานแม่สอด จังหวัดตาก และโครงการก่อสร้างท่าอากาศยานเบตง จังหวัดยะลา เป็นต้น



1.2) กรอบวงเงินลงทุนปีงบประมาณ พ.ศ. 2558–2565 จำแนกตามสาขาการขนส่ง ประกอบด้วย สาขาการขนส่งทางบก วงเงินรวมจำนวน 623,608.95 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 32.60 ของวงเงินลงทุนรวม สาขาการขนส่งทางราง วงเงินรวมจำนวน 1,071,965.10 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 56.05 ของวงเงินลงทุนรวม สาขาการขนส่งทางน้ำ วงเงินรวมจำนวน 101,288.83 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 5.30 ของวงเงินลงทุนรวม สาขาการขนส่งทางอากาศ วงเงินรวมจำนวน 50,068.10 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 2.62 ของวงเงินลงทุนรวม และการเชื่อมต่อโครงข่ายในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล วงเงินรวมจำนวน 65,750.81 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 3.44 ของวงเงินลงทุนรวม รายละเอียดดังภาพ

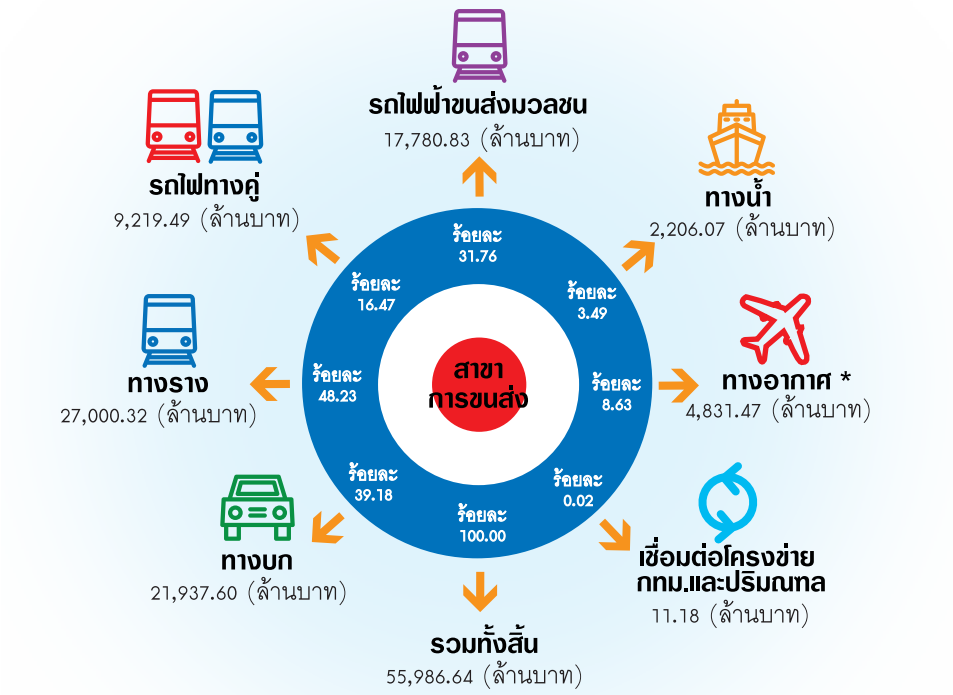


2) แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. 2558 (Action Plan)

แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. 2558 ประกอบด้วย 5 สาขาการขนส่ง ได้แก่ สาขาการขนส่งทางบก ทางราง ทางน้ำ ทางอากาศ และการเชื่อมต่อโครงข่ายในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล รวมจำนวน 59 โครงการ วงเงินรวมทั้งสิ้น 847,672.40 ล้านบาท ประกอบด้วย ปี 2558 จำนวน 55,986.64 ล้านบาท ผูกพันปี 2559–2565 จำนวน 791,685.76 ล้านบาท (วงเงินดังกล่าวยังไม่รวมโครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เนื่องจาก บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) อยู่ระหว่างวิเคราะห์รายละเอียดของโครงการเพื่อนำเสนอคณะกรรมการบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) พิจารณาอนุมัติโครงการ แต่ได้รวมวงเงินลงทุนพัฒนาท่าอากาศยานอู่ตะเภาของกองทัพเรือไว้ด้วยแล้ว) ทั้งนี้ สรุปวงเงินลงทุนจำแนกตามสาขาการขนส่ง และแหล่งเงินลงทุน ได้ดังนี้

2.1) จำแนกตามสาขาการขนส่ง

กรอบวงเงินลงทุนปีงบประมาณ พ.ศ. 2558 จำแนกตามสาขาการขนส่ง ประกอบด้วย สาขาการขนส่งทางบก วงเงินรวมจำนวน 21,937.60 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 39.18 ของวงเงินลงทุนรวม สาขาการขนส่งทางราง วงเงินรวมจำนวน 27,000.32 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 48.23 ของวงเงินลงทุนรวม สาขาการขนส่งทางน้ำ วงเงินรวมจำนวน 2,206.07 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 3.94 ของวงเงินลงทุนรวม สาขาการขนส่งทางอากาศ วงเงินรวมจำนวน 4,831.47 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 8.63 ของวงเงินลงทุนรวม และการเชื่อมต่อโครงข่ายในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล วงเงินรวมจำนวน 11.18 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 0.02 ของวงเงินลงทุนรวม รายละเอียดดังภาพ



หมายเหตุ :

* วงเงินลงทุนทางอากาศไม่รวมการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ทั้งนี้ ได้รวมวงเงินลงทุนพัฒนาท่าอากาศยานอู่ตะเภาของกองทัพเรือไว้ด้วยแล้ว

2.2) จำแนกตามแหล่งเงินลงทุน

กรอบวงเงินลงทุนปีงบประมาณ พ.ศ. 2558 จำแนกตามแหล่งเงินลงทุน ประกอบด้วย งบประมาณรายจ่ายประจำปี จำนวน 19,458.56 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 34.76 ของวงเงินลงทุนรวม แผนบริหารหนี้สาธารณะ จำนวน 26,424.88 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 47.20 ของวงเงินลงทุนรวม เงินรายได้รัฐวิสาหกิจ จำนวน 6,286.58 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 11.23 ของวงเงินลงทุนรวม และการร่วมทุนภาคเอกชน (PPP) จำนวน 3,816.62 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 6.82 ของวงเงินลงทุนรวม รายละเอียดปรากฏตามตารางข้างท้ายนี้

แหล่งเงินลงทุน	วงเงินปีงบประมาณ 2558	ร้อยละ
งบประมาณ	19,458.56	34.67
แผนบริหารหนี้สาธารณะ	26,424.88	47.20
รายได้รัฐวิสาหกิจ	6,286.58	11.23
การร่วมทุนภาคเอกชน (PPPs)	3,816.62	6.82
รวมทั้งสิ้น	**55,986.64**	**100.00**

การพัฒนาพื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ

เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ เป็นนโยบายที่จะส่งเสริมการค้าและการลงทุนของประเทศ โดยใช้ประโยชน์จากความเชื่อมโยงด้านคมนาคมขนส่งของภูมิภาคอาเซียนและข้อตกลงการค้าเสรีภายใต้กรอบอาเซียน คณะรักษาความสงบแห่งชาติ (คสช.) ได้เล็งเห็นถึงความสำคัญของนโยบายดังกล่าว จึงได้แต่งตั้งคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ (กนพ.) เพื่อกำหนดทิศทางการพัฒนาที่มีความเหมาะสม และขับเคลื่อนนโยบายให้ประสบความสำเร็จผ่านคณะอนุกรรมการด้านต่างๆ สนข. ในฐานะฝ่ายเลขานุการ คณะอนุกรรมการด้านโครงสร้างพื้นฐานและด่านศุลกากร ภายใต้ กนพ. ได้มีส่วนในการผลักดันนโยบายดังกล่าว โดยการจัดทำร่างแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและด่านศุลกากร ระยะแรก ปี 2557 – 2565 เพื่อรองรับการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษระยะแรก ในพื้นที่ 6 จังหวัด (7 ด่านชายแดน) ได้แก่ จังหวัดตาก จังหวัดมุกดาหาร จังหวัดสระแก้ว จังหวัดตราด จังหวัดสงขลา (ด่านสะเดาและปาดังเบซาร์) และจังหวัดหนองคาย ซึ่งมติที่ประชุม กนพ. ครั้งที่ 1/2558 เมื่อวันที่ 19 มกราคม 2558 ได้เห็นชอบในหลักการของแผนและโครงการเร่งด่วน ปี 2558 จำนวน 52 โครงการ วงเงิน 2,642.88 ล้านบาท ปัจจุบันอยู่ระหว่างจัดทำร่างแผนพัฒนาฯ ระยะที่ 2 เพื่อรองรับการพัฒนาเขตเศรษฐกิจระยะที่ 2 ในพื้นที่จังหวัดเชียงราย จังหวัดกาญจนบุรี จังหวัดนครพนม และจังหวัดนราธิวาส

นอกจากนี้ มติที่ประชุม กนพ. ครั้งที่ 2/2558 เมื่อวันที่ 16 มีนาคม 2558 ได้เห็นชอบให้กรมทางหลวงดำเนินโครงการทางเลี่ยงเมืองแม่สอดพร้อมสะพานข้ามแม่น้ำเมย แห่งที่ 2 ซึ่งเป็นโครงการนำร่องที่สำคัญในพื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษจังหวัดตาก วงเงินรวม 3,900 ล้านบาท โดยเป็นค่าก่อสร้าง จำนวน 3,600 ล้านบาท (ค่าก่อสร้างฝั่งไทย 2,600 ล้านบาท และค่าก่อสร้างฝั่งเมียนมา 1,000 ล้านบาท) และค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินฝั่งไทย จำนวน 300 ล้านบาท ปัจจุบันได้รับจัดสรรงบประมาณปี 2558 (งบกลางฯ) 500 ล้านบาท และงบประมาณปี 2559 จำนวน 1,020 ล้านบาท เพื่อก่อสร้างและอยู่ระหว่างจ่ายค่าชดเชยที่ดินและเตรียมการก่อสร้าง โดยมีพิธีวางศิลาฤกษ์เมื่อวันที่ 30 สิงหาคม 2558



การวิเคราะห์ กลั่นกรองโครงการลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม

บทบาทสำคัญประการหนึ่งของ สนข. ในฐานะหน่วยงานวิชาการด้านนโยบายและแผนเหมาะสมความเป็นไปได้ของแผนงาน/โครงการลงทุนพัฒนาโครงการพื้นฐานและบริการระบบขนส่งทางบก ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศ ตลอดจนโครงการลงทุนที่มีความเหมาะสมจะดำเนินการโดยให้เอกชนร่วมลงทุน (PPP) ภายใต้พระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2556 ของหน่วยงานส่วนราชการและรัฐวิสาหกิจในสังกัด คค. รวมทั้งภารกิจการพิจารณาเสนอแนะแนวทางการปรับปรุงโครงสร้างเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของหน่วยงานของกระทรวงคมนาคม รวมทั้งนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบในการดำเนินโครงการเพื่อพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งคนและสินค้าและการพัฒนาประตูการค้าที่สำคัญ โดยในปีงบประมาณ 2558 สนข. ได้พิจารณาความเหมาะสมในการดำเนินโครงการลงทุนและการกำหนดนโยบายที่สำคัญของกระทรวงคมนาคม ดังนี้

การขนส่งทางบก การพิจารณาวิเคราะห์กลั่นกรองการลงทุนโครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (Motorway) สายทางที่มีลำดับความสำคัญสูง ได้แก่ สายบางปะอิน-นครราชสีมา สายบางใหญ่-กาญจนบุรี และสายกรุงเทพ-ชลบุรี (ช่วงพัทยา-มาบตาพุด) การพิจารณาความเหมาะสมของโครงการศูนย์การขนส่งชายแดน จังหวัดนครพนม ของกรมการขนส่งทางบก (ขบ.) เพื่อรองรับการพัฒนาทางเศรษฐกิจและการขนส่งสินค้าของไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน ซึ่งขณะนี้อยู่ระหว่าง ขบ. ศึกษาเพิ่มเติมเกี่ยวกับรูปแบบบริหารจัดการศูนย์การขนส่งชายแดน ประเด็นการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ ตามแนวทางที่กำหนดให้พระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2556 รวมทั้งพิจารณาทบทวนการดำเนินงานที่เหมาะสมเกี่ยวกับรถโดยสารปลดระวางขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) เพื่อเตรียมความพร้อมรองรับการจัดหารถโดยสาร NGV ใหม่

การขนส่งทางน้ำ การวิเคราะห์กลั่นกรองโครงการพัฒนาท่าเทียบเรือชายฝั่ง (ท่าเทียบเรือ A) และโครงการพัฒนาศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟ (SRTO) ที่ท่าเรือแหลมฉบัง ของการท่าเรือแห่งประเทศไทย (กทท.) ซึ่งสนับสนุนการขนส่งสินค้าชายฝั่ง ตลอดจนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ การปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้าให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้นนอกจากนั้นยังได้วิเคราะห์ความเหมาะสมโครงการพัฒนาพื้นที่ 17 ไร่ บริเวณด้านข้างอาคารที่ทำการของ กทท. เพื่อพัฒนาเป็นอาคารศูนย์ธุรกิจพาณิชยนาวี (Maritime Business Center) เสริมการดำเนินงานการพัฒนาการขนส่งสินค้าทางน้ำของไทย รวมทั้งการพิจารณากลั่นกรองแนวทางการดำเนินการตามข้อกำหนดในพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2556 ภายหลังการสิ้นสุดสัญญาสัมปทาน ท่าเทียบเรือบี2 บี3 และบี4 ท่าเรือแหลมฉบัง ให้เกิดผลประโยชน์แก่รัฐมากที่สุด ซึ่งถือเป็นโครงการที่จะดำเนินงานในรูปแบบการร่วมลงทุนระหว่างภาครัฐและภาคเอกชน

การขนส่งทางอากาศ การวิเคราะห์กลั่นกรองโครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะที่ 2 และโครงการก่อสร้างอาคารผู้โดยสารหลังที่ 2 และโครงการก่อสร้างทางวิ่งเส้นที่ 3 ของบริษัทท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (ทอท.) เพื่อเพิ่มขีดความสามารถให้เพียงพอรองรับผู้โดยสารและเที่ยวบินที่จะเพิ่มมากขึ้นในอนาคตของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ รวมทั้งการวิเคราะห์กลั่นกรองโครงการก่อสร้างอาคารเรียนศูนย์การพัฒนาบุคลากรด้านการบินอาคารฝ่ายอำนวยการ และสิ่งก่อสร้าง พร้อมครุภัณฑ์ของสถาบันการบินพลเรือน (สบพ.) เพื่อเพิ่มศักยภาพในการผลิตบุคลากรรองรับอุตสาหกรรมการบิน ซึ่งเติบโตอย่างต่อเนื่องการวิเคราะห์กลั่นกรองโครงการก่อสร้างท่าอากาศยานเบตง อำเภอเบตง จังหวัดยะลา ของกรมท่าอากาศยาน (ทย.) เพื่อการพัฒนาเศรษฐกิจ สังคม การท่องเที่ยว เพิ่มทางเลือกในการเดินทางสนับสนุนการแก้ไขปัญหาด้านความมั่นคงและปัญหาความไม่สงบในพื้นที่สามจังหวัดชายแดนภาคใต้



การพัฒนาศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟ (SRTO)


ภาพแสดงพื้นที่การพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะที่ 2



ภาพแสดงพื้นที่อาคารศูนย์ธุรกิจพาณิชยนาวี


ภาพแสดงผังพื้นที่เพื่อก่อสร้างท่าอากาศยานเบตง

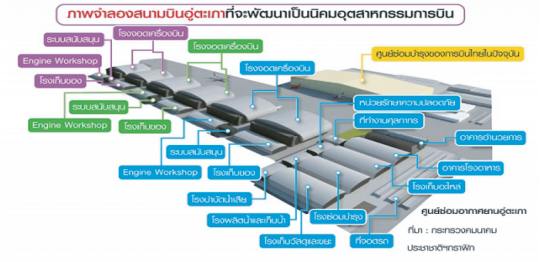
ทั้งนี้ การดำเนินการข้างต้นเป็นการปฏิบัติงานตามบทบาทของภารกิจหน้าที่หลักของ สนข. เพื่อเป็นกลไกหลักผลักดันและขับเคลื่อนแผนงาน/โครงการลงทุนพัฒนาของ คค. ให้สามารถนำไปสู่การปฏิบัติอย่างบูรณาการแล้วเสร็จเกิดผลลัพธ์ตามเป้าหมายที่วางไว้ ภายในกรอบระยะเวลาที่กำหนด สอดคล้องตามยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของกระทรวงคมนาคม ซึ่งมุ่งเน้นเสริมสร้างศูนย์กลางเชื่อมโยงโครงข่ายการเดินทางและการเชื่อมต่อต่อระบบขนส่ง การเพิ่มขีดความสามารถทางหลวงเพื่อเชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจและฐานการผลิตที่สำคัญของประเทศไทยและประเทศเพื่อนบ้าน การพัฒนาโครงข่ายการขนส่งทางน้ำ การเพิ่มขีดความสามารถในการให้บริการขนส่งทางอากาศ รวมทั้งการสนับสนุนพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมือง โดยเกิดการเหนี่ยวนำการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งไปใช้การขนส่งหลักที่มีต้นทุนต่อหน่วยต่ำกว่า และยกระดับความคล่องตัวในการเดินทางและการขนส่งไปสู่ศูนย์กลางของภูมิภาคทั่วประเทศต่อไป

การเตรียมการจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรมการบินของประเทศไทย

รัฐบาลมีนโยบายให้สร้างความสัมพันธ์และพัฒนาความร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้าน และนานาประเทศเพื่อสนับสนุนการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจในระดับภูมิภาคร่วมกัน ตลอดจนการเชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐานทางด้านการคมนาคมขนส่งภายในและภายนอกภูมิภาค โดยให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางทางการบริการด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ เป็นเมืองสำคัญทางเศรษฐกิจให้กับประเทศเพื่อนบ้าน ประกอบกับ การเจริญเติบโตอย่างรวดเร็วของการขนส่งทางอากาศโดยเฉพาะในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก จึงก่อให้เกิดการแข่งขันด้านราคาบัตรโดยสาร การให้บริการ หรือเส้นทาง การบินของบริษัทสายการบินชัดเจนยิ่งขึ้น นอกจากนี้ภายในปี 2558 จะเกิดการเคลื่อนย้ายการลงทุนของสินค้าการบริการและแรงงานได้อย่างเสรีซึ่งเป็นผลมาจากการเปิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) ย่อมส่งผลต่อธุรกิจการบินด้วย อย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้จากสถานการณ์ดังกล่าว สายการบินจะมีความต้องการเพิ่มอากาศยานในฝูงบินเพื่อรองรับความต้องการสำหรับการประกอบกิจการในเชิงพาณิชย์ ซึ่งจะส่งผลให้เกิดความต้องการศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานที่ได้รับการรับรองคุณภาพในระดับสากล เพื่อให้บริการซ่อมบำรุงอากาศยานให้อยู่ในสภาพที่ พร้อมใช้อยู่ตลอดเวลา

สนข. ได้ดำเนินการศึกษาและออกแบบเบื้องต้นในการจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรมการบินของประเทศไทย เพื่อส่งเสริมนโยบายของรัฐบาลในการเพิ่มศักยภาพทางเศรษฐกิจของประเทศ โดยการสนับสนุนให้เกิดการพัฒนานิคมอุตสาหกรรมการบิน การซ่อมบำรุงอากาศยาน การพัฒนาขีดความสามารถในการให้บริการขนส่งทางอากาศให้มีคุณภาพและได้มาตรฐานในระดับสากล ตลอดจนการผลักดันให้เป็นประเทศไทยเป็นศูนย์กลางด้านการขนส่งทางอากาศของภูมิภาค ผลจากการศึกษาบ่งชี้ว่า กิจกรรมที่เหมาะสมสำหรับการพัฒนาในประเทศไทย ได้แก่ กิจกรรมซ่อมบำรุงอากาศยานและกิจกรรมผลิตชิ้นส่วนอากาศยาน โดยที่กิจกรรมซ่อมบำรุงอากาศยานจำเป็นต้องอยู่ในพื้นที่ของท่าอากาศยาน เพื่อสอบทานแนวความคิดดังกล่าวแล้ว จึงได้มีการสัมมนาทดสอบตลาด (Market Sounding) ผลปรากฏว่า ท่าอากาศยานที่มีความเหมาะสมในการพัฒนาเป็นศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานเป็นอันดับแรก คือ ท่าอากาศยานอู่ตะเภา และพื้นที่ที่เหมาะสมในการพัฒนากิจกรรมผลิตชิ้นส่วนอากาศยานในอันดับแรก คือ พื้นที่นิคมอุตสาหกรรมบริเวณชายฝั่งตะวันออก ดังนั้น จึงได้มีการออกแบบโครงการนำร่อง ซึ่งแบ่งแผนการพัฒนาศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานและนิคมอุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนออกเป็น 3 ระยะ ดังนี้





ระยะการพัฒนา / ประเภทกิจกรรม	ระยะที่ 1 (ปี พ.ศ. 2559-2561)	ระยะที่ 2 (ปี พ.ศ. 2564-2566)	ระยะที่ 3 (ปี พ.ศ. 2569-2571)
ศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยาน	พื้นที่ประมาณ 13,500 ตร.ม. ประกอบด้วย - โรงซ่อมอากาศยาน 2 อาคาร - โรงงาน 1 อาคาร - โรงซ่อมเครื่องยนต์ 1 อาคาร (รองรับอากาศยานได้ 48 ลำ/ปี)	พื้นที่ประมาณ 13,500 ตร.ม. (เพิ่มเติม) ประกอบด้วย - โรงซ่อมอากาศยาน 2 อาคาร - โรงงาน 1 อาคาร - โรงซ่อมเครื่องยนต์ 1 อาคาร (รองรับอากาศยานได้เพิ่มเติมอีก 48 ลำ/ปี (96 ลำ))	พื้นที่ประมาณ 13,500 ตร.ม. (เพิ่มเติม) ประกอบด้วย - โรงซ่อมอากาศยาน 2 อาคาร - โรงงาน 1 อาคาร - โรงซ่อมเครื่องยนต์ 1 อาคาร (รองรับอากาศยานได้เพิ่มเติมอีก 48 ลำ/ปี (144 ลำ))
นิคมอุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วน	พื้นที่ประมาณ 40,000 ตร.ม. ประกอบด้วย - โรงซ่อมระบบลงจอด 1 อาคาร - โรงซ่อมล้อและเบรก 1 อาคาร - โรงซ่อมระบบ APU 1 อาคาร - โรงซ่อมระบบ IFU 1 อาคาร - โรงซ่อมระบบ Engine fuel & Control 1 อาคาร - โรงงานวัสดุ Composite 3 อาคาร	พื้นที่ประมาณ 40,000 ตร.ม. (เพิ่มเติม) ประกอบด้วย - โรงงานระดับ Tier 2 และ 3 5 อาคาร - โรงงานวัสดุ Composite 3 อาคาร	พื้นที่ประมาณ 40,000 ตร.ม. (เพิ่มเติม) ประกอบด้วย - โรงงานระดับ Tier 2 และ 3 5 อาคาร - โรงงานวัสดุ Composite 3 อาคาร



ผลที่คาดว่าจะได้รับจากการพัฒนานิคมอุตสาหกรรมการบินฯ นั้น นอกจากการขยายตัวทางเศรษฐกิจของประเทศแล้ว ยังคาดว่าจะก่อให้เกิดการพัฒนาด้านบุคลากรที่เกี่ยวข้องกับการซ่อมบำรุงและผลิตชิ้นส่วนอากาศยานที่มีคุณภาพ และการส่งเสริมการวิจัยและพัฒนาเพื่อยกระดับเทคโนโลยีในกิจกรรมดังกล่าวให้ได้รับมาตรฐานสากล ทั้งนี้ ผลการดำเนินงานปัจจุบัน สนข. ได้ดำเนินการศึกษาและออกแบบเบื้องต้นในการจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรมการบินของประเทศไทยแล้วเสร็จ และได้จัดส่งผลการศึกษาให้กองทัพเรือเพื่อพิจารณา ก่อนกระทรวงคมนาคมนำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาตามขั้นตอนต่อไป

ขับเคลื่อนการพัฒนาระบบราง เพื่อการพัฒนาอย่างยั่งยืน



การขนส่งทางราง เป็นระบบการขนส่งที่มีประสิทธิภาพ สามารถช่วยเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน ซึ่งการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบรางเป็นนโยบายที่รัฐบาลให้ความสำคัญในการพัฒนาโครงข่ายการขนส่งทางราง ให้สมบูรณ์ครอบคลุมทั่วทั้งประเทศ เชื่อมต่อกับระบบการขนส่งรูปแบบอื่น และเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านเพื่อให้ประชาชนได้รับความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยในการเดินทาง ซึ่งคณะรักษาความสงบแห่งชาติ ในคราวประชุมเมื่อวันที่ 29 กรกฎาคม 2557 ได้มีมติเห็นชอบในหลักการกรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558-2565 และเห็นชอบแนวทางการพัฒนาในระยะเร่งด่วนที่จะเร่งดำเนินการในปี 2557-2558 โดยปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานรถไฟทางคู่ในเส้นทางรถไฟเดิมในช่วงที่มีปัญหาความคับคั่งของการเดินรถ เพื่อใช้ในการขนส่งสินค้าและสำหรับขบวนรถไฟท้องถิ่น 6 เส้นทาง และวางมาตรฐานใหม่สำหรับอนาคต โดยการก่อสร้างรถไฟทางคู่ขนาดทางมาตรฐาน 1.435 เมตร (Standard Gauge) ต่อมาคณะรัฐมนตรีในคราวประชุมเมื่อวันที่ 21 ตุลาคม 2557 มีมติรับทราบแผนการดำเนินโครงการรถไฟทางคู่ ปีงบประมาณ พ.ศ. 2558 และรับทราบแผนการดำเนินงานโครงการลงทุนพัฒนาด้านคมนาคมขนส่งปี พ.ศ. 2558 ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ ซึ่งคณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 27 มีนาคม 2558 เห็นชอบในหลักการของแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558-2565 และแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่งระยะเร่งด่วน พ.ศ. 2558 (Action Plan) ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ ทั้งนี้ การขับเคลื่อนการพัฒนาระบบราง เพื่อการพัฒนาอย่างยั่งยืน สรุปดังนี้



การพัฒนารถไฟทางคู่ ขนาดความกว้างทาง 1 เมตร (Meter Gauge)

1) กระทรวงคมนาคมมอบหมาย สนข. และการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ร่วมกันพัฒนารถไฟทางคู่ขนาดความกว้างทาง 1 เมตร ความก้าวหน้าของแต่ละโครงการ ณ เดือนมิถุนายน 2559 สรุปดังนี้

โครงการ	ระยะทาง (กม.)	สถานะ
1) ช่วงฉะเชิงเทรา-คลอง 19-แก่งคอย	106	- เริ่มงานก่อสร้างเมื่อวันที่ 19 กุมภาพันธ์ 2559 - ผลการดำเนินงานคิดเป็นร้อยละ 1.52 - กำหนดแล้วเดือนกุมภาพันธ์ 2562
2) ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น	185	- เริ่มงานก่อสร้างเมื่อวันที่ 19 กุมภาพันธ์ 2559 - ผลการดำเนินงานคิดเป็นร้อยละ 1.90 - กำหนดแล้วเสร็จเดือนกุมภาพันธ์ 2562
3) ช่วงประจวบคีรีขันธ์-ชุมพร	167	- ครม. อนุมัติให้ดำเนินโครงการเมื่อวันที่ 26 เมษายน 2559 - อยู่ระหว่างดำเนินการประกวดราคา
4) ช่วงลพบุรี-ปากน้ำโพ	148	- อยู่ระหว่างเสนอ กก.วล. ให้ความเห็นชอบรายงาน EIA - อยู่ระหว่างเสนอ ครม. เพื่อขออนุมัติดำเนินโครงการ
5) ช่วงมาบกะเบา-ชุมทางถนนจิระ	132	- อยู่ระหว่างเสนอ ครม. เพื่อขออนุมัติดำเนินโครงการ
6) ช่วงนครปฐม-หัวหิน	169	- อยู่ระหว่างเสนอ กก.วล. ให้ความเห็นชอบรายงาน EIA - อยู่ระหว่างเสนอ ครม. เพื่อขออนุมัติดำเนินโครงการ
7) ช่วงเด่นชัย-เชียงใหม่	217	- สนข. อยู่ระหว่างศึกษาความเหมาะสมและออกแบบ
8) ช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์	90	- รฟท. อยู่ระหว่างเสนอ คชก. พิจารณารายงาน EIA - อยู่ระหว่างเสนอ ครม. เพื่อขออนุมัติดำเนินโครงการ
9) ช่วงปากน้ำโพ-เด่นชัย	285	- ออกแบบรายละเอียดแล้วเสร็จ - รฟท. อยู่ระหว่างเสนอ คชก. พิจารณารายงาน EIA
10) ช่วงชุมทางถนนจิระ-อุบลราชธานี	309	- ออกแบบรายละเอียดแล้วเสร็จ - รฟท. อยู่ระหว่างเสนอ คชก. พิจารณารายงาน EIA
11) ช่วงขอนแก่น-หนองคาย	174	- ออกแบบรายละเอียดแล้วเสร็จ - รฟท. อยู่ระหว่างเสนอ คชก. พิจารณารายงาน EIA
12) ช่วงชุมพร-สุราษฎร์ธานี	167	- ออกแบบรายละเอียดแล้วเสร็จ - รฟท. อยู่ระหว่างเสนอ คชก. พิจารณารายงาน EIA
13) ช่วงสุราษฎร์ธานี-หาดใหญ่-สงขลา	339	- รฟท. อยู่ระหว่าง ศึกษาความเหมาะสมและออกแบบรายละเอียด กำหนดแล้วเสร็จเดือนสิงหาคม 2559
14) ช่วงหาดใหญ่-ปาดังเบซาร์	45	- ศึกษาความเหมาะสมและออกแบบรายละเอียดแล้วเสร็จ - สนข. อยู่ระหว่างเสนอ คชก. พิจารณารายงาน EIA
15) ช่วงเด่นชัย-เชียงราย-เชียงของ	326	- ศึกษาความเหมาะสมและออกแบบรายละเอียดแล้วเสร็จ - รฟท. อยู่ระหว่างเตรียมการขออนุมัติโครงการ - รฟท. อยู่ระหว่างเสนอ คชก. พิจารณารายงาน EIA
16) ช่วงบ้านไผ่-นครพนม	355	- ศึกษาความเหมาะสมและออกแบบรายละเอียดแล้วเสร็จ - รฟท. อยู่ระหว่างเตรียมการขออนุมัติโครงการ - รฟท. อยู่ระหว่างเสนอ คชก. พิจารณารายงาน EIA
17) ช่วงสงขลา-สตูล	142	- ศึกษาความเหมาะสมและออกแบบรายละเอียดแล้วเสร็จ - สนข. อยู่ระหว่างเสนอ คชก. พิจารณารายงาน EIA



การพัฒนารถไฟทางคู่ ขนาดความกว้างทาง 1.435 เมตร (Standard Gauge)

1) โครงการความร่วมมือด้านระบบรางระหว่างไทย-จีน

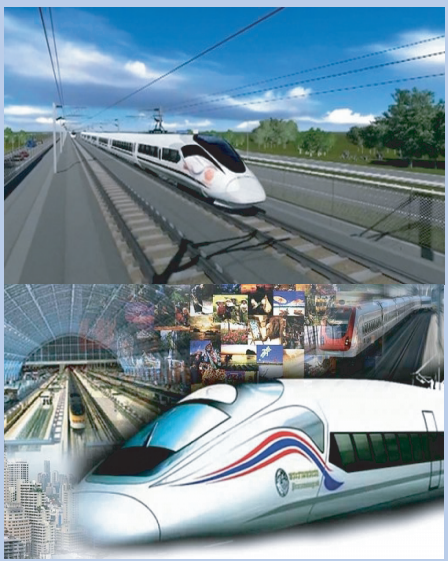
การพัฒนาโครงข่ายรถไฟทางคู่ขนาดทางมาตรฐาน 1.435 เมตร (Standard Gauge) ภายใต้ความร่วมมือด้านระบบรางระหว่างไทย – จีน ได้มีการดำเนินงานที่สำคัญ ประกอบด้วย

1.1) การลงนามในบันทึกความเข้าใจ (Memorandum of Understanding : MOU) ว่าด้วยความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยกับสาธารณรัฐประชาชนจีน ภายใต้การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟของประเทศไทยในกรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558–2565 เมื่อวันที่ 19 ธันวาคม 2557

1.2) การลงนามในกรอบความร่วมมือ (The Framework of Cooperation : FOC) ระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีนว่าด้วยการกระชับความร่วมมือในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟภายใต้กรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคมขนส่งของประเทศไทย พ.ศ. 2558–2565 เมื่อวันที่ 3 ธันวาคม 2558

1.3) นายกรัฐมนตรีได้ลงนามคำสั่งแต่งตั้งคณะกรรมการบริหารโครงการภายใต้บันทึกความเข้าใจว่าด้วยความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยกับรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีนภายใต้การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟของประเทศไทย (คบร.) โดยมีรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมเป็นประธานกรรมการ เมื่อวันที่ 9 พฤศจิกายน 2558

โดยมีความคืบหน้าการดำเนินงานในส่วนที่เกี่ยวข้องกับประเทศไทยภายใต้ความรับผิดชอบของ สนข. สรุปดังนี้

ชื่อโครงการ	ระยะทาง	สถานภาพการดำเนินงานปัจจุบัน*
โครงการความร่วมมือการก่อสร้างทางรถไฟ (ไทย-จีน) ช่วงที่ 1 กรุงเทพฯ–แก่งคอย ช่วงที่ 2 แก่งคอย–มาบตาพุด ช่วงที่ 3 แก่งคอย–นครราชสีมา ช่วงที่ 4 นครราชสีมา–หนองคาย 	(กม.) 873	– ฝ่ายไทยจะเป็นผู้รับผิดชอบการลงทุนโครงการทั้งหมด ซึ่งกำหนดกำหนดการก่อสร้างเป็นระยะๆ โดยเริ่มก่อสร้างระยะแรกจากสถานีกลางดง – ปางอโศก ระยะทาง 3.5 กิโลเมตร ภายในเดือนกันยายน 2559 โดยจะดำเนินโครงการภายใต้รูปแบบอีพีซี ประกอบด้วย **สัญญาอีพีซี 1** ครอบคลุมงานโยธา ซึ่งฝ่ายไทยจะเป็นผู้คัดเลือกผู้รับเหมาแต่เพียงผู้เดียว **สัญญาอีพีซี 2** ครอบคลุมงานวางระบบรางงานระบบไฟฟ้าและเครื่องกล และรถจักรล้อเลื่อน เป็นต้น ซึ่งฝ่ายจีนจะเป็นผู้คัดเลือกผู้รับเหมา – ฝ่ายไทยและฝ่ายจีนอยู่ระหว่างพิจารณาร่างสัญญาอีพีซี 2 ร่วมกัน – ฝ่ายไทยและฝ่ายจีนเห็นชอบให้มีการปรับปรุงกรอบความร่วมมือระหว่างรัฐบาล (FOC) ซึ่งอยู่ระหว่างพิจารณากรอบความร่วมมือฯ

* ข้อมูลล่าสุด ณ กรกฎาคม 2559

2) โครงการความร่วมมือด้านระบบราง ระหว่างไทย-ญี่ปุ่น

การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟของประเทศไทยภายใต้ความร่วมมือด้านระบบรางระหว่างไทย – ญี่ปุ่น มีการดำเนินงานที่สำคัญ ประกอบด้วย

1.1) การลงนามบันทึกแสดงเจตจำนง (Memorandum of Intent) ระหว่างกระทรวงคมนาคมของไทย และกระทรวงที่ดิน โครงสร้างพื้นฐานการขนส่งและการท่องเที่ยวแห่งญี่ปุ่น เมื่อวันที่ 9 กุมภาพันธ์ 2558

1.2) นายกรัฐมนตรีได้ลงนามคำสั่งแต่งตั้งคณะกรรมการขับเคลื่อนโครงการพัฒนาระบบรางภายใต้บันทึกความร่วมมือด้านระบบรางระหว่างกระทรวงคมนาคม และกระทรวงที่ดินโครงสร้างพื้นฐาน การขนส่งและการท่องเที่ยวแห่งญี่ปุ่น เมื่อวันที่ 10 ตุลาคม 2558

1.3) การลงนามบันทึกความร่วมมือด้านระบบรางระหว่างกระทรวงคมนาคมแห่งราชอาณาจักรไทยและกระทรวงที่ดิน โครงสร้างพื้นฐาน การขนส่งและการท่องเที่ยวแห่งประเทศญี่ปุ่น เมื่อวันที่ 27 พฤษภาคม 2558

โดยมีความคืบหน้าการดำเนินงานในส่วนที่เกี่ยวข้องกับประเทศไทยภายใต้ความรับผิดชอบของ สนข. สรุปดังนี้

ชื่อโครงการ	ระยะทาง (กม.)	สถานภาพการดำเนินงานปัจจุบัน*
โครงการความร่วมมือการก่อสร้างทางรถไฟ (ไทย-ญี่ปุ่น) 1) กทม. – เชียงใหม่ 2) Southern Corridor (กาญจนบุรี (บ้านพุน้ำร้อน)-กทม.-แหลมฉบัง และ กทม.-อรัญประเทศ) 3) East – West Corridor (ช่วงแม่สอด – มุกดาหาร) * ข้อมูลล่าสุด ณ กรกฎาคม 2559	873	– ฝ่ายญี่ปุ่นได้นำเสนอสรุปผลการศึกษาเบื้องต้นพบว่าการดำเนินโครงการจะแบ่งเป็น2ระยะ คือ กรุงเทพฯ-พิษณุโลก และพิษณุโลก-เชียงใหม่ ซึ่งผลการศึกษาพบว่าการดำเนินโครงการเฉพาะระยะแรกมีความเหมาะสมมากกว่าที่จะดำเนินการทั้ง 2 ระยะ และการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานโดยภาครัฐจะเป็นแนวทางที่เหมาะสมมากที่สุด แต่การเดินรถอาจเป็นรูปแบบรัฐวิสาหกิจในระยะแรก และปรับเปลี่ยนเป็นรูปแบบ SPV ในภายหลังได้

3) โครงการรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ-หัวหิน และสายกรุงเทพ-ระยอง

เนื่องด้วยรัฐบาลมีแผนการลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและบริการสาธารณะภายในประเทศในหลายโครงการที่จำเป็นต้องอาศัยเงินกู้ทั้งจากภายในและภายนอกประเทศ ประกอบกับมีนโยบายให้ดำเนินการลงทุนโครงการต่างๆ ในลักษณะที่ไม่เป็นภาระหนี้สาธารณะของประเทศ คณะรัฐมนตรีจึงได้มีมติเมื่อวันที่ 26 พฤษภาคม 2558 เห็นชอบร่างแผนยุทธศาสตร์ว่าด้วยการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2558 – 2562 โดยได้มีการกำหนดกิจการประเภทต่างๆ ที่สมควรให้เอกชนเข้ามามีส่วนร่วมในการลงทุน และยังได้มอบหมายให้ทุกส่วนราชการพิจารณาแนวทางให้เอกชนเข้ามามีส่วนร่วมในการลงทุนในกิจการของรัฐ โดยให้มีการจัดหาแหล่งเงินทุนในรูปแบบการร่วมทุนระหว่างภาครัฐและเอกชน (Public Private Partnership: PPP) ไม่ว่าทั้งจากภายในหรือภายนอกประเทศ



ในช่วงที่ผ่านมา สนข. และ รฟท. ได้ดำเนินงานศึกษาและออกแบบโครงการรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ–หัวหิน และสายกรุงเทพ–ระยอง ซึ่งเป็นโครงการตามแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงข่ายรถไฟความเร็วสูงภายใต้กลุ่มกิจการที่สมควรให้เอกชนมีส่วนร่วมในการลงทุนแล้วเสร็จ และขณะนี้อยู่ระหว่างเสนอกระทรวงคมนาคม (คค.) เพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบรายงานฯ ก่อนเสนอสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.) เพื่อพิจารณาตามขั้นตอนต่อไป

การพัฒนาระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

สนข. รฟท. และการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ได้ร่วมกันผลักดันและเร่งรัดการพัฒนาโครงข่ายการขนส่งทางรางตามแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (เป็นที่รู้จักกันทั่วไปในนามของ "the Mass Rapid Transit Master Plan for Bangkok Metropolitan Region: M-MAP") ด้วยการบรรจุโครงข่ายเส้นทางระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลในระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2553–2572) จำนวน 12 เส้นทาง รวมระยะทางทั้งสิ้น 499.4 กิโลเมตร จำแนกเป็นโครงข่ายสายหลัก 8 เส้นทาง รวมระยะทาง 397.4 กิโลเมตร (ประกอบด้วยโครงข่ายรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน (Mass Rapid Transit : MRT) จำนวน 5 เส้นทาง โครงข่ายรถไฟชานเมือง (Commuter Train: CT) จำนวน 2 เส้นทาง และโครงข่ายรถไฟฟ้าสายแอร์พอร์ตลิงค์อีกจำนวน 1 เส้นทาง) และโครงข่ายสายรอง 4 เส้นทาง รวมระยะทาง 102 กิโลเมตร

แนวโครงข่ายการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนในเขต กทม. และปริมณฑล ช่วง พ.ศ. 2553–2572

สถานภาพการดำเนินโครงการของโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขต กทม. และปริมณฑล

1) โครงการที่เปิดให้บริการแล้ว จำนวน 4 โครงการ ระยะทาง 100 กิโลเมตร ได้แก่

1.1) ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร (BTS) ประกอบด้วย ช่วงหมอชิต–อ่อนนุช (16.5 กม.) ช่วงสนามกีฬาแห่งชาติ–สะพานตากสิน (7 กม.) ช่วงสะพานตากสิน–วงเวียนใหญ่ (2.2 กม.) ช่วงอ่อนนุช–แบริ่ง (5.5 กม.) และช่วงวงเวียนใหญ่–บางหว้า (5.3 กม.) รวมระยะทาง 36.5 กิโลเมตร

1.2) รถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล ช่วงบางซื่อ–หัวลำโพง ระยะทาง 20 กิโลเมตร

1.3) ระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (Airport Rail Link) ช่วงสนามบินสุวรรณภูมิ–พญาไท ระยะทาง 28.5 กิโลเมตร

1.4) ระบบรถไฟชานเมือง (สายสีแดงอ่อน) ช่วงบางซื่อ–ตลิ่งชัน ระยะทาง 15 กิโลเมตร

2) โครงการที่อยู่ระหว่างการก่อสร้าง จำนวน 5 โครงการ ระยะทางรวม 107.5 กิโลเมตร สรุปสถานภาพการดำเนินงาน ณ เดือนมิถุนายน 2559 ดังนี้

โครงการ	ระยะทาง (กม.)	สถานะ
สายสีม่วง ช่วงบางใหญ่–บางซื่อ	23	– เริ่มเปิดให้ประชาชนเข้าร่วมทดสอบเดินรถเมื่อวันที่ 5 มิถุนายน 2559 – กำหนดเปิดให้บริการอย่างเป็นทางการในวันที่ 6 สิงหาคม 2559
สายสีน้ำเงิน ช่วงบางซื่อ–ท่าพระ หัวลำโพง–บางแค	13 14	– ก่อสร้างงานโยธา ผลการดำเนินงาน ร้อยละ 99.93 – แผนเปิดบริการ พ.ศ. 2562
สายสีเขียวเข้ม ช่วงแบริ่ง–สมุทรปราการ	12.8	– ก่อสร้างงานโยธา ก้าวหน้าร้อยละ 88.85 – แผนเปิดบริการ พ.ศ. 2561
สายสีแดงเข้ม ช่วงบางซื่อ–รังสิต	26.3	– สัญญา 1 งานโยธาสำหรับสถานีกลางบางซื่อ และศูนย์ซ่อมบำรุง ผลการดำเนินงาน ร้อยละ 45.54 – สัญญา 2 งานโยธาสำหรับทางรถไฟบางซื่อ–รังสิต ผลการดำเนินงาน ร้อยละ 64.27 – สัญญา 3 งานระบบไฟฟ้าเครื่องกลและตู้รถไฟฟ้า ช่วงบางซื่อ–รังสิต และบางซื่อ–ตลิ่งชัน เริ่มงาน 28 มิ.ย.59
สายสีเขียวเข้ม ช่วงหมอชิต–สะพานใหม่ ช่วงสะพานใหม่–คูคต	11.4 7	– เริ่มดำเนินการสร้างเมื่อวันที่ 1 มิถุนายน 2558 ผลการดำเนินงาน ร้อยละ 8.95 – แผนเปิดบริการ พ.ศ. 2562

3) โครงการที่อยู่ระหว่างขออนุมัติดำเนินการและเตรียมประกวดราคาในปี พ.ศ. 2559

จำนวน 5 โครงการ ระยะทางรวม 131.7 กิโลเมตร สรุปสถานภาพการดำเนินงาน ณ เดือนมิถุนายน 2559 ดังนี้

โครงการ	ระยะทาง (กม.)	สถานะ
1) **สายสีชมพู** ช่วงแคราย-ปากเกร็ด-มีนบุรี	36	- ครม. มีมติอนุมัติให้ดำเนินโครงการฯ เมื่อวันที่ 29 มีนาคม 2559 - รฟม. อยู่ระหว่างการเชิญชวนเอกชนเข้าร่วมลงทุนโครงการฯ
2) **สายสีส้ม** ช่วงศูนย์วัฒนธรรม -บางกะปิ-มีนบุรี	20	- ครม. มีมติอนุมัติให้ดำเนินโครงการฯ ช่วงศูนย์วัฒนธรรม - มีนบุรี เมื่อวันที่ 19 เมษายน 2559 - รฟม. อยู่ระหว่างการประกวดราคา
3) **สายสีเหลือง** ช่วงลาดพร้าว-พัฒนาการ-สำโรง	30.4	- ครม. มีมติอนุมัติให้ดำเนินโครงการฯ เมื่อวันที่ 29 มีนาคม 2559 - รฟม. อยู่ระหว่างการเชิญชวนเอกชนเข้าร่วมลงทุนโครงการฯ
4) **สายสีแดงอ่อน** ช่วงบางซื่อ-พญาไท -มักกะสัน-หัวหมาก **สายสีแดงเข้ม** ช่วงบางซื่อ-หัวลำโพง	25.5	- คค. อยู่ระหว่างนำเสนอ ครม. พิจารณาอนุมัติโครงการ
5) **สายสีม่วง** ช่วงบางซื่อ-ราษฎร์บูรณะ	19.8	- คค. อยู่ระหว่างนำเสนอ ครม. พิจารณาอนุมัติโครงการ



4) **โครงการเตรียมประกวดราคาในปี พ.ศ. 2560** จำนวน 5 โครงการ ระยะทางรวม 70.0 กิโลเมตร สรุปสถานภาพการดำเนินงาน ณ เดือนมิถุนายน 2559 ดังนี้

โครงการ	ระยะทาง (กม.)	สถานะ
1) Airport Rail Link ส่วนต่อขยาย ระยะที่ 1 ช่วงพญาไท-บางซื่อ ระยะที่ 2 ช่วงบางซื่อ-ดอนเมือง 	21.5	- คค. อยู่ระหว่างนำเสนอ ครม. พิจารณาอนุมัติโครงการฯ ระยะที่ 1 ช่วงพญาไท-บางซื่อ - ระยะที่ 2 ช่วงบางซื่อ-ดอนเมือง อยู่ระหว่าง รฟท. ปรับแบบรายละเอียดให้สอดคล้องกับสายสีแดง ช่วงบางซื่อ-รังสิต
2) **สายสีแดงเข้ม** ช่วงรังสิต-ม.ธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต 	10	- รฟท. อยู่ระหว่างปรับแบบรายละเอียดโครงการฯ ช่วงรังสิต-ม.ธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต ให้สอดคล้องแบบก่อสร้างโครงการฯ ช่วงบางซื่อ-รังสิต
3) **สายสีส้ม** ช่วงตลิ่งชัน-ศูนย์วัฒนธรรมฯ 	17.5	- รฟม. อยู่ระหว่างศึกษาทบทวนรายละเอียดความเหมาะสม
4) **สายสีแดงอ่อน** ช่วงตลิ่งชัน-ศาลายา 	14	- รายงาน EIA ช่วงตลิ่งชัน-นครปฐม ได้รับความเห็นชอบแล้ว (6 มิ.ย. 55) - รายงาน EIA ช่วงศิริราช-ตลิ่งชัน-ศาลายา
5) **สายสีเขียวเข้ม** ช่วงสมุทรปราการ-บางปู 	7	- อยู่ระหว่างการพิจารณาของ คชก. - อยู่ระหว่างทบทวนแบบรายละเอียด ความเหมาะสม ปรับปรุงแบบ และเอกสารประกวดราคา

5) **โครงการในอนาคต** จำนวน 5 โครงการ ระยะทาง 53.5 กิโลเมตร สรุปสถานภาพการดำเนินงาน ณ เดือนมิถุนายน 2559 ดังนี้

โครงการ	ระยะทาง (กม.)	สถานะ
1) **สายสีแดงเข้ม** ช่วงหัวลำโพง-บางบอน 	18	อยู่ระหว่าง คชก. พิจารณารายงาน EIA
2) **สายสีแดงเข้ม** ช่วงบางบอน-มหาชัย 	20	
3) **สายสีน้ำเงิน** ช่วงบางแค-พุทธมณฑล สาย 4 	8	คค. อยู่ระหว่างนำเสนอ ครม. พิจารณาอนุมัติโครงการ
4) **สายสีเขียวเข้ม** ช่วงคูคต-ลำลูกกา 	6.5	อยู่ระหว่างทบทวนแบบรายละเอียด ความเหมาะสม ปรับปรุงแบบ และเอกสารประกวดราคา
5) **สายสีเขียวอ่อน** ช่วงสนามกีฬาแห่งชาติ- ยศเส 	1	เป็นโครงการเพิ่มเติมตามแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางรางฯ เพื่อเชื่อมต่อกับรถไฟสายสีแดงเข้ม ช่วงรังสิต-มหาชัย บริเวณยศเส ได้อย่างมีประสิทธิภาพ (กทม. รับผิดชอบดำเนินการ)



การแก้ไขปัญหาจุดตัดทางรถไฟ ตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 2 มิถุนายน 2558

ปัจจุบันประเทศไทยมีเส้นทางรถไฟทั่วประเทศ รวมระยะทางทั้งสิ้น 4,043 กิโลเมตร ครอบคลุมพื้นที่ 47 จังหวัด จากการสำรวจ พบว่า มีจุดตัดทางรถไฟ 2,517 แห่ง เป็นจุดตัดที่ได้รับอนุญาต 1,933 แห่ง และไม่ได้รับอนุญาตหรือทางลักผ่าน 584 แห่ง (สายใต้ 456 แห่ง สายเหนือ สายอีสานและสายตะวันออก 128 แห่ง) ดังนั้น จึงทำให้เกิดอุบัติเหตุบริเวณจุดตัดทางรถไฟกับถนน

ข้อมูล	จำนวน (แห่ง)	ประเภท	จำนวน (แห่ง)	การดำเนินงาน	จำนวน (แห่ง)
จุดตัดทางรถไฟทั่วประเทศ   	2,517	จุดลักผ่าน	584	มีเฉพาะป้ายหยุด	584
		จุดตัดที่ได้รับอนุญาต	1,933	มีป้ายจราจร (ป้ายหยุด/ป้ายรูปรถไฟหรือรูปรั้ว/ป้ายจำกัดความเร็ว)	775
				มีสะพานหรือทางลอด	264
				มีไม้กั้น	877
				มีสัญญาณไฟวาบอัตโนมัติ	12
				เอกชนควบคุม	5

แม้ว่า รฟท. ได้ดำเนินการรณรงค์และแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุที่เกิดบริเวณจุดตัดทางรถไฟมาอย่างต่อเนื่อง แต่ยังคงเกิดอุบัติเหตุและเพิ่มความรุนแรงขึ้น โดยเฉพาะบริเวณจุดตัดทางรถไฟที่ไม่ได้รับอนุญาต (ทางลักผ่าน) ทำให้เกิดความสูญเสียต่อชีวิตและทรัพย์สินของประชาชนมาโดยตลอด ทั้งนี้ มีสาเหตุมาจากผู้ขับขี่ยานยนต์ประมาท ขาดวินัยจราจรและสภาพแวดล้อม ซึ่งมีสถิติการเกิดอุบัติเหตุตั้งแต่ปี พ.ศ. 2553–2558 ตามตารางข้างล่างนี้

ปี พ.ศ.	จำนวนอุบัติเหตุ (ครั้ง)	จำนวนผู้เสียชีวิต (คน)	จำนวนผู้บาดเจ็บ (คน)
2553	148	65	143
2554	136	49	197
2555	141	40	181
2556	112	25	115
2557	127	27	91
2558	92	41	100



ที่มา : การรถไฟแห่งประเทศไทย

เพื่อแก้ไขปัญหาดังกล่าว กระทรวงคมนาคมจึงได้แต่งตั้งคณะกรรมการร่วมพิจารณาการขออนุญาตและการแก้ไขปัญหาจุดตัดทางรถไฟกับถนน โดยมีรองปลัดกระทรวงคมนาคม หัวหน้ากลุ่มภารกิจการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านทางหลวง เป็นประธาน และมีผู้แทนจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องร่วมเป็นกรรมการ ประกอบด้วย กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท สำนักงบประมาณ กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กรมส่งเสริมการปกครองท้องถิ่น กรมชลประทาน สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) กรุงเทพมหานคร และ รฟท. โดย สนข. ในฐานะฝ่ายเลขานุการคณะกรรมการร่วมพิจารณาการขออนุญาตและการแก้ไขปัญหาจุดตัดทางรถไฟกับถนน ได้เสนอแนวทางแก้ไขปัญหาจุดตัดทางรถไฟ ให้กระทรวงคมนาคมพิจารณานำเสนอคณะรัฐมนตรี ซึ่งคณะรัฐมนตรีในคราวประชุมเมื่อวันที่ 2 มิถุนายน 2558 ได้มีมติเห็นชอบแนวทางการแก้ไขปัญหาจุดตัดทางรถไฟตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ และให้รับความเห็นของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องไปดำเนินการ โดยให้กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท และการรถไฟแห่งประเทศไทย ดำเนินงานตามกรอบระยะเวลาที่กำหนด และขอรับการจัดสรรงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ.2559–2560 และมอบหมายกระทรวงมหาดไทย และหน่วยงานท้องถิ่นกำกับดูแลพื้นที่ทั่วประเทศไม่ให้เกิดจุดตัดทางรถไฟ (ทางลักผ่าน) เพิ่มขึ้น โดยให้กระทรวงคมนาคมเร่งดำเนินการตามแผนงาน/โครงการ ในการแก้ไขปัญหาจุดตัดรถไฟโดยเฉพาะบริเวณจุดตัดรถไฟที่มีปัญหาเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้งเป็นลำดับแรกก่อน

ความคืบหน้าการดำเนินการเพื่อแก้ไขปัญหาจุดตัดทางรถไฟของการรถไฟแห่งประเทศไทยกรมทางหลวงและกรมทางหลวงชนบท

แผนการดำเนินงานของ รฟท.

1. ทางผ่านที่ไม่ได้รับอนุญาต (ทางลักผ่าน) 584 แห่ง

1.1 ระยะเร่งด่วน (ปี 2558) รฟท.ใช้งบทำการ ปี 2558 จำนวน 584 แห่ง เพื่อติดตั้งป้ายหยุด ป้ายเตือนกระพริบแสง และคันชะลอความเร็ว โดยคาดว่าจะดำเนินการแล้วเสร็จเดือนมีนาคม 2559

1.2 ระยะที่ 2 (ปี 2559) รฟท. ได้รับงบประมาณแผ่นดินปี 2559 จำนวน 72 แห่งเพื่อติดตั้งสัญญาณไฟกระพริบสีแดงและเสียงสัญญาณทำงานด้วยระบบ Sensor ดังนี้

- จำนวน 54 แห่ง อยู่ระหว่างการประกวดราคาคาดว่าจะลงนามสัญญาในเดือนกุมภาพันธ์ 2559
- จำนวน 18 แห่ง อยู่ระหว่างรายงานขอเปลี่ยนแปลงจุดติดตั้งนอกเขตจังหวัด โดยใช้งบประมาณปี 2559 เพื่อเสนอขออนุมัติงบประมาณจากสำนักงบประมาณ

1.3 จัดหาและติดตั้งสัญญาณไฟกระพริบสีแดงและเสียงสัญญาณทำงานด้วยระบบ Sensor โดย รฟท. สำรวจแล้ว เห็นควรดำเนินการก่อน จำนวน 216 แห่ง ขณะนี้อยู่ระหว่างของบประมาณปี 2560 ส่วนที่เหลือจะทยอยของบประมาณเพื่อดำเนินการในปีต่อๆ ไป

2. ทางผ่านที่ได้รับอนุญาตมีเพียงป้ายจราจร 775 แห่ง

2.1 รฟท. ได้รับงบประมาณปี 2558 เพื่อติดตั้งเครื่องกั้นถนน 130 แห่ง ขณะนี้อยู่ระหว่างเร่งรัดการก่อสร้าง โดยคาดว่าจะแล้วเสร็จเดือนมีนาคม 2559 ทั้งนี้ ติดตั้งแล้วเสร็จและเริ่มตรวจรับงาน 15 แห่งแรกในวันที่ 1 – 3 มีนาคม ในเส้นทางสายใต้และจะทยอยตรวจรับในเส้นทางต่างๆ ต่อไป

2.2 รฟท. ได้รับงบประมาณแผ่นดินปี 2559 เพื่อติดตั้งเครื่องกั้น 200 แห่ง ขณะนี้ได้ลงนามจ้างงานแล้ว จำนวน 200 แห่ง อยู่ระหว่างการก่อสร้างและกำหนดแล้วเสร็จประมาณเดือนกันยายน 2559

2.3 รฟท. จะของบประมาณในปี 2560 สำรวจแล้วเห็นควรดำเนินการติดตั้งเครื่องกั้น จำนวน 160 แห่ง จากเดิมมีเพียงป้ายจราจร 325 แห่ง อยู่ระหว่างเสนอของบประมาณการก่อสร้าง

2.4 ส่วนจุดตัด 120 แห่ง ที่จะก่อสร้างเป็นทางด่วนต่างระดับตามโครงการรถไฟทางคู่ 5 เส้นทาง รฟท. จะติดตั้งป้ายหยุด ป้ายรูปรถไฟ สัญญาณเตือนไฟกระพริบ และเนินชะลอความเร็วให้ก่อน แต่ไม่ได้รับจัดสรรงบประมารแผ่นดิน



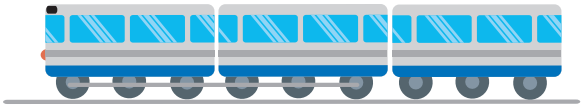
แผนดำเนินงานของ ทล.

เพื่อแก้ไขปัญหาจุดตัดทางรถไฟ จำนวน 288 แห่ง

1. จุดตัดเสมอระดับทั้งหมด 202 แห่ง ได้ทำการติดตั้งเครื่องกั้นถนนแล้ว 119 แห่ง ส่วนการดำเนินการปรับปรุงจุดตัดเสมอระดับที่มีค่าคูณควบจราจรมากกว่า 100,000 คัน–ขบวน/วัน จำนวน 83 แห่ง ให้เป็นทางต่างระดับ โดยโครงการก่อสร้างทางข้ามทางรถไฟของ ทล. วงเงิน 24,200 ล้านบาท ทล. ได้รับงบประมาณในปี พ.ศ. 2559 จำนวน 9 แห่ง (พร้อมดำเนินการก่อสร้างได้ทันที) วงเงิน 2,230 ล้านบาท ขณะนี้อยู่ระหว่างเสนอ คค. ขออนุมัติจ้างผู้รับเหมา และส่วนที่เหลืออีก 74 แห่ง ทล. จะขอรับจัดสรรงบประมาณในปีต่อไป

2. จุดตัดต่างระดับ 86 แห่ง (ปัจจุบันได้ก่อสร้างเป็นทางต่างระดับทั้งหมดแล้ว) ได้แก่

- สะพานข้ามทางรถไฟ 74 แห่ง
- อุโมงค์ทางลอดทางรถไฟ 12 แห่ง



แผนดำเนินงานของ ทช.

เพื่อแก้ไขปัญหาจุดตัดทางรถไฟ จำนวน153 แห่ง

1. จุดตัดเสมอระดับ 113 แห่ง ติดตั้งเครื่องกั้นถนน พร้อมสัญญาณเสียงและไฟวาบอัตโนมัติให้แล้วเสร็จทั้งหมดในปี 2558 ปัจจุบันได้ดำเนินการติดตั้งเครื่องกั้นครบทุกแห่งแล้ว

2. แผนงานปรับปรุงทางเสมอระดับให้เป็นทางต่างระดับจำนวน 27 แห่งดังนี้

- โครงการที่อยู่ระหว่างก่อสร้าง โดยมีระยะเวลาการดำเนินการระหว่าง พ.ศ.2556–2560 จำนวน 9 แห่ง
- โครงการก่อสร้างทางข้ามทางรถไฟของ ทช. ที่เสนอขอรับจัดสรรงบประมาณในปี 2550–2560 จำนวน 18 แห่ง วงเงิน 4,685.538 ล้านบาท โดยได้รับงบประมาณปี 2559 จำนวน 9 แห่ง วงเงิน 2,281.776 ล้านบาท ปัจจุบันเวนคืนที่ดินใกล้แล้วเสร็จเพื่อดำเนินการก่อสร้าง ส่วนที่เหลืออีก 9 แห่ง จะของบประมาณปี 2560–2562 วงเงิน 2,403.762 ล้านบาท และได้ออก พรฎ. เวนคืนที่ดินแล้วเสร็จ

ทั้งนี้ กระทรวงคมนาคมได้ประสานงานกับกระทรวงมหาดไทยเพื่อดำเนินการตามแนวทางการแก้ไขปัญหาจุดตัดทางรถไฟ โดยให้กำกับดูแลพื้นที่ทั่วประเทศไม่ให้เกิดจุดตัดทางรถไฟ (ทางลักผ่าน) เพิ่มขึ้น ซึ่งกระทรวงมหาดไทยได้แจ้งไปยังจังหวัดทุกจังหวัดที่มีเส้นทางรถไฟผ่านเป็นเจ้าของพื้นที่รับผิดชอบ เพื่อให้ดำเนินการตามแนวทางการแก้ไขปัญหาจุดตัดทางรถไฟและมาตรฐานความปลอดภัยที่ รฟท. กำหนด

การพัฒนาเส้นทางจักรยานทั่วประเทศ

กระทรวงคมนาคม ได้ดำเนินการตามนโยบายของนายกรัฐมนตรีในการพัฒนาเส้นทางจักรยานของหน่วยงานในสังกัดทั่วประเทศทั้งส่วนกลางและส่วนภูมิภาค และได้ประชุมหารือร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ประกอบด้วย กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา กระทรวงมหาดไทย กรุงเทพมหานคร หน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม ชมรมจักรยานเพื่อสุขภาพแห่งประเทศไทย และองค์กรเอกชน ตั้งแต่เดือนพฤศจิกายน 2557 ถึงเดือนมิถุนายน 2558 โดยได้ข้อสรุปในประเด็นสาระสำคัญต่อการดำเนินงานโครงการพัฒนาเส้นทางจักรยานทั่วประเทศไทย อาทิ ผลการดำเนินงานเส้นทางจักรยาน คู่มือการออกแบบและการก่อสร้างเส้นทางจักรยานที่เป็นมาตรฐาน การศึกษาทบทวนกฎหมายและมาตรการที่เกี่ยวข้อง เป็นต้น

ปัจจุบันการใช้จักรยานสัญจรในมีหลายรูปแบบ เช่น การใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน การท่องเที่ยวและสันทนาการ และการกีฬา ซึ่งมีจำนวนประชาชนนิยมใช้เพิ่มขึ้นทั้งในกรุงเทพมหานครและต่างจังหวัด แต่ยังคงเกิดปัญหาความไม่ได้มาตรฐานของเส้นทางจักรยาน เครื่องหมาย สัญลักษณ์ต่างๆ ไม่เป็นสากล การขับขี่มีสถิติอุบัติเหตุเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ดังนั้น จากข้อเท็จจริงปัญหาที่เกิดขึ้นดังกล่าว ประกอบกับผลการศึกษาเรื่อง โครงการศึกษาเพื่อส่งเสริมการเดินทางที่ไม่ใช้เครื่องยนต์ (Non-Motorized Transport: NMT) และการปรับปรุงการเชื่อมต่อการเดินทางระบบขนส่งสาธารณะเพื่อการขนส่งอย่างยั่งยืนและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ที่จัดทำโดยสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร และได้ข้อสรุปในประเด็นต่างๆ ดังนี้

1) ผลการดำเนินงานก่อสร้างเส้นทางจักรยานของหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม

หน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม ประกอบด้วย กรมเจ้าท่า กรมการขนส่งทางบก กรมการบินพลเรือน (กรมท่าอากาศยานในปัจจุบัน) กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท การรถไฟแห่งประเทศไทย การทางพิเศษแห่งประเทศไทย การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) รวมทั้งหน่วยงานที่ก่อสร้าง ได้แก่ กรุงเทพมหานคร กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา จังหวัดต่างๆ และองค์กรส่วนท้องถิ่น ได้พัฒนาเส้นทางจักรยานในพื้นที่ต่างๆ ซึ่งปัจจุบันประเทศไทยมีเส้นทางจักรยานในภาพรวมทั้งประเทศที่สามารถใช้งานได้ 566.12 กม. อยู่ระหว่างการดำเนินการ 715.39 กม. และจะพัฒนาเพิ่มในอนาคต 1,071.1 กม. ดังนี้

หน่วยงานรับผิดชอบ / ระยะทางจักรยาน	ที่แล้วเสร็จ (กม.)	อยู่ระหว่างดำเนินการ (กม.)	ตามแผนงานในอนาคต (กม.)	รวม (กม.)
กระทรวงคมนาคม	333.52	16.39	978.10	1,328.01
กรุงเทพมหานคร	232.60	62.00	93.00	387.60
กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา/เทศบาล	0	637.00	0	637.00
รวม	566.12	715.39	1,071.1	2,352.61

2) ผลการดำเนินงานของกระทรวงคมนาคมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

กระทรวงคมนาคมได้ประชุมร่วมกับหน่วยงานในสังกัด หน่วยงานภายนอกที่เกี่ยวข้อง มีข้อสรุปว่าปัจจุบันการก่อสร้างเส้นทางจักรยานของหน่วยงานต่างๆ ยังไม่เป็นรูปแบบมาตรฐานเดียวกัน เช่น การออกแบบเส้นทางจักรยาน การใช้สีของพื้นถนน สัญลักษณ์ ป้ายและเครื่องหมายจราจร จุดจอดจักรยานที่ปลอดภัย เป็นต้น รวมทั้งกฎหมายที่เกี่ยวข้อง ยังไม่มีความชัดเจนหรือผู้ใช้จักรยานไม่มีความเข้าใจ ดังนั้น หน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคมและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจึงร่วมกันจัดทำมาตรฐานคู่มือการออกแบบและการก่อสร้างทางจักรยานในประเทศไทย เพื่อให้มีมาตรฐานในการก่อสร้างทางจักรยานที่เหมือนกันทั่วประเทศ การปรับปรุงกฎหมายที่เกี่ยวข้อง การรณรงค์ประชาสัมพันธ์และตกลงให้มีความร่วมมือการรับผิดชอบของแต่ละหน่วยงาน ดังนี้

2.1) การจัดทำคู่มือมาตรฐานการออกแบบทางจักรยาน โดย กรมทางหลวงชนบท กระทรวงคมนาคม เพื่อให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการก่อสร้างเส้นทางจักรยานสามารถนำไปปรับใช้ในการออกแบบและการก่อสร้างทางจักรยานในประเทศไทย เพื่อให้มีมาตรฐานเดียวกันทั้งประเทศ

2.2) การปรับปรุงกฎหมายที่เกี่ยวข้อง ปัจจุบันประชาชนได้ใช้ทางจักรยานเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ทั้งการออกกำลังกาย การสัญจร การท่องเที่ยวพักผ่อน ทำให้มีสถิติอุบัติเหตุร้ายแรงสูงขึ้น ดังนั้น ภาครัฐต้องเอาใจใส่ดูแล และบังคับใช้กฎหมายอย่างเคร่งครัด ซึ่งปัจจุบันมีกฎหมายที่เกี่ยวข้องหลายฉบับ เช่น

พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 และพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 เป็นต้น แต่ประชาชนยังไม่เข้าใจและรับทราบถึงสิทธิในการใช้กฎหมาย ดังนั้น กรมการขนส่งทางบกควรพิจารณาความเป็นไปได้ในการออกใบอนุญาตการขับขี่จักรยาน รวมทั้งการพิจารณาปรับปรุงกฎหมายที่เกี่ยวข้องสอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบันต่อไป

2.3) การรณรงค์ประชาสัมพันธ์ เพื่อให้การส่งเสริมการเดินและการใช้จักรยานอย่างมีประสิทธิภาพ ควรมีการรณรงค์ประชาสัมพันธ์ในประเด็นสำคัญ อาทิ การรณรงค์เพื่อเพิ่มความตระหนักรู้และสำนึก เพื่อปฏิบัติตามกฎหมายและข้อบังคับ การส่งเสริมและให้ความรู้เกี่ยวกับข้อกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

2.4) ความร่วมมือและการรับผิดชอบของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง โดยการพัฒนาเส้นทางจักรยานทั่วประเทศไทยจำเป็นต้องได้รับความร่วมมือและการสนับสนุนจากหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง อาทิ กระทรวงคมนาคม ให้ความร่วมมือในการปรับปรุงกฎหมายและมาตรการที่เกี่ยวข้องกับการเดินเท้าและการใช้จักรยาน การจัดระบบเชื่อมต่อการเดินเท้าและการขี่จักรยานกับระบบขนส่งสาธารณะ กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา สนับสนุนงบประมาณในการก่อสร้างทางจักรยานในท้องถิ่นทั่วประเทศ รวมทั้งการรณรงค์ส่งเสริมการขี่จักรยานในชีวิตประจำวัน สนับสนุนและประชาสัมพันธ์เผยแพร่ข้อมูลเส้นทางจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวและสันทนาการ รวมทั้งเส้นทางจักรยานเพื่อการออกกำลังกาย และร่วมกับสื่อมวลชนและภาคประชาสังคมให้ความรู้แก่ประชาชนเกี่ยวกับประโยชน์ของการเดินทางโดยจักรยานผ่านทางสื่อต่างๆ โดยเฉพาะสื่อสาธารณะ และการประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อบุคคล โดยผ่านผู้นำหมู่บ้าน เช่น ผู้ใหญ่บ้าน กำนัน รวมถึงหอกระจายข่าว วิทยุชุมชน อย่างต่อเนื่องและครอบคลุมทุกพื้นที่ กระทรวงมหาดไทยขับเคลื่อนโครงการ และส่งเสริมการใช้จักรยานโดยจัดกิจกรรมในทุกภูมิภาคทั่วประเทศไทย จัดทำแผนเฝ้าระวังปัญหาการจราจรและติดตามการส่งเสริมการเดินและการใช้จักรยานร่วมกับภาคีเครือข่ายภาคประชาสังคมทุกจังหวัด และแก้ไขปรับปรุงกฎกระทรวงออกตามความในพระราชบัญญัติควบคุมอาคารและข้อบัญญัติท้องถิ่นให้ผู้เป็นเจ้าของอาคารขนาดใหญ่และอาคารสาธารณะรวมทั้งสถานีขนส่งสาธารณะต้องจัดให้มีที่จอดจักรยานที่สะดวก ปลอดภัย และเพียงพอ รวมถึงกำหนดให้จังหวัดมีหน้าที่สนับสนุนการเดินเท้าและใช้จักรยาน ให้เกิดผลเป็นรูปธรรม

นอกจากนี้ หน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการสนับสนุนการดำเนินงาน ได้แก่ สำนักนายกรัฐมนตรี กำหนดเป็นนโยบายหลักให้การเดินทางระยะสั้น ใช้การเดินและการใช้จักรยานที่สำคัญ และทำหน้าที่ประสานงานหน่วยงานภาครัฐในการนำนโยบายนี้ไปปฏิบัติ กระทรวงศึกษาธิการ กำหนดให้สถานศึกษามีหลักสูตรให้ความรู้และพัฒนาทักษะเกี่ยวกับการเดิน และการใช้จักรยาน เช่น การให้ความรู้เกี่ยวกับทักษะการใช้สัญญาณมือและไฟจักรยานกับผู้ขับขี่ให้ถูกต้อง ปลอดภัยและสนับสนุนให้ใช้เครื่องป้องกันอันตรายส่วนบุคคลอย่างต่อเนื่องแก่นักเรียนนักศึกษา รวมทั้งส่งเสริมและสนับสนุน ให้เดินหรือใช้จักรยานให้สะดวกในการเดินและการใช้จักรยานภายในสถานศึกษา กระทรวงการคลัง มีมาตรการทางภาษีเพื่อสนับสนุน ส่งเสริมและสร้างแรงจูงใจให้ประชาชนใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน สำนักงานตำรวจแห่งชาติ บังคับใช้กฎหมายพระราชบัญญัติการจราจรทางบก พ.ศ. 2522 โดยให้ความสำคัญกับผู้เดินเท้าและผู้ใช้จักรยาน และสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ รณรงค์และสร้างองค์ความรู้เพื่อผลักดันนโยบายและเพื่อสร้างพฤติกรรมสุขภาพด้วยการเดินและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน



ผลักดันการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม เพิ่มคุณภาพชีวิตที่ดีในการเดินทาง



กระทรวงคมนาคม ได้เล็งเห็นความสำคัญของการเพิ่มศักยภาพการให้บริการของระบบขนส่งมวลชนในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลในภาพรวม ให้ประชาชนได้รับความสะดวกสบายในการเดินทางและเชื่อมต่อระหว่างระบบขนส่งมวลชนต่างๆ ทั้งรถไฟฟ้ารถโดยสารประจำทาง เรือโดยสาร และทางพิเศษ เป็นต้น กระทรวงคมนาคม โดยสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) จึงได้ดำเนินโครงการดำเนินงานบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม (Program Management Services: PMS) ตามมติคณะรัฐมนตรี (ครม.) เมื่อวันที่ 3 พฤษภาคม 2555 เพื่อจัดทำนโยบาย กำหนดมาตรการ/มาตรฐานระบบตั๋วร่วม ดำเนินการจัดหาผู้พัฒนาระบบตั๋วร่วมและจัดทำระบบศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง (Central Clearing House: CCH) และการกำกับดูแลการดำเนินงานของผู้พัฒนาระบบ รวมทั้งการดำเนินงานอื่นๆ ที่เป็นการสนับสนุนการดำเนินงานระบบตั๋วร่วมให้ประสบความสำเร็จ เช่น การสนับสนุนการจัดตั้งหน่วยงานบริหารจัดการและบำรุงรักษาระบบตั๋วร่วม (Common Ticketing Company: CTC) การถ่ายทอดเทคโนโลยี การจัดทำโครงการนำร่องและการเผยแพร่ข้อมูล เพื่อให้เกิดระบบตั๋วร่วมที่สามารถใช้ได้ทั้งกับระบบขนส่ง (Transit) และระบบนอกภาคขนส่ง (Non-Transit) ตลอดจนดำเนินการตามมติ ครม. เมื่อวันที่ 21 ตุลาคม 2557 ให้กระทรวงคมนาคมเร่งดำเนินการนำระบบตั๋วร่วม (e-ticket) มาใช้ในการเชื่อมการเดินทางของประชาชนที่สัญจรโดยเรือโดยสาร รถไฟฟ้า และรถประจำทาง และให้คำนึงถึงการให้บริการแก่ผู้มีรายได้น้อยให้สามารถเข้าถึงระบบบริการขนส่งสาธารณะ รวมทั้งการอำนวยความสะดวกในการใช้บริการของผู้พิการและผู้สูงอายุด้วย ทั้งนี้ สนข. ได้ดำเนินงานระบบตั๋วร่วมโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อ ***"เพิ่มความสะดวกสบายในการเชื่อมต่อการเดินทางทุกรูปแบบให้กับประชาชน ด้วยบัตรเพียงใบเดียว"*** โดยมีรายละเอียดของการดำเนินงาน ดังนี้

1) โครงสร้างการกำกับดูแลและบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม แบ่งเป็น 3 ระดับ คือ ระดับนโยบาย (Policy Maker) ระดับกำกับดูแล (Regulator) และระดับปฏิบัติการ (Operator)

2) การดำเนินงานระบบตั๋วร่วมนั้นประกอบด้วย งานหลัก 3 ส่วน ได้แก่ (1) การดำเนินโครงการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม (Program Management Services: PMS) (2) การจัดทำระบบศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง (Central Clearing House: CCH) และ (3) การจัดตั้งหน่วยงานบริหารจัดการและดูแลรักษาระบบตั๋วร่วม

(Common Ticket Operator: CTC) ขณะนี้ สนข. ได้นำเสนอกระทรวงคมนาคม เพื่อพิจารณานำเสนอคณะรัฐมนตรีรับทราบและเห็นชอบแนวทางการดำเนินงานบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม ทั้งนี้ อยู่ระหว่างปรับปรุงรายละเอียดเพิ่มเติมเพื่อความชัดเจนในการนำเสนอคณะรัฐมนตรีต่อไป

นอกจากนี้ ที่ผ่านมา สนข. ได้จัดให้มีการประกวดตั้งชื่อและออกแบบสัญลักษณ์ตั๋วร่วม ภายใต้แนวคิด "One for All Better" ดี๊ดี...ทุกจังหวะการใช้ชีวิต รางวัลชนะเลิศ ได้แก่ นางสาววรรธิชา อเนกสิทธิสิน ผลงานชื่อว่า **"MANGMOOM (แมงมุม)"**

ผลการดำเนินงานปัจจุบันอยู่ระหว่างดำเนินการออกแบบและติดตั้งระบบศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง (Central Clearing House : CCH) คาดว่าจะดำเนินการออกแบบและติดตั้งระบบฯ แล้วเสร็จภายในเดือนกุมภาพันธ์ 2559 และจะดำเนินการทดสอบและเชื่อมต่อกับระบบรถไฟฟ้าที่ให้บริการในปัจจุบันและอนาคต ระบบทางพิเศษ และระบบที่มีความพร้อมในการเข้าร่วมใช้งานในระบบตั๋วร่วมต่อไป















พัฒนาระบบขนส่งในเมืองภูมิภาค เชื่อมโยงเศรษฐกิจ

ปัจจุบันเมืองใหญ่ในภูมิภาคมีการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ การค้า การลงทุน โดยเป็นแหล่งผลิตสินค้าอุตสาหกรรม และแหล่งท่องเที่ยว ก่อให้เกิดความต้องการในการเดินทางและขนส่งสินค้าเพิ่มขึ้น ส่งผลให้เกิดปัญหาความแออัดของการจราจรและการขนส่ง ปัญหาการขาดแคลนระบบขนส่งสาธารณะ การเชื่อมต่อเชื่อมโยงระบบการเดินทาง และการบริหารจัดการที่มีประสิทธิภาพที่เหมาะสมกับแต่ละเมือง ดังนั้น สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร จึงได้วางแผนพัฒนาระบบขนส่งในเมืองภูมิภาค เพื่อให้สามารถแก้ไขปัญหาความแออัดของการจราจรและการขนส่งในปัจจุบัน และเตรียมการพัฒนารองรับการเติบโตของเมืองอนาคต ดังนี้

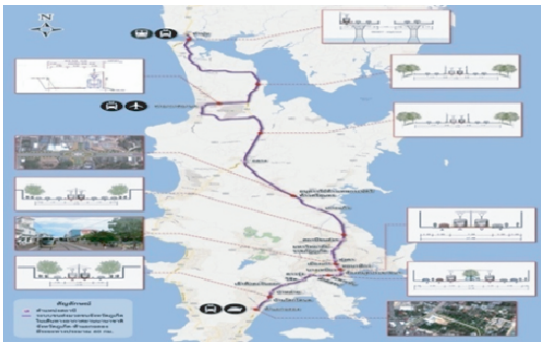
การพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะรองรับการเติบโตของเมืองในอนาคต

เมืองใหญ่ในแต่ละภูมิภาคมีกิจกรรมทางเศรษฐกิจเกิดขึ้นจากการขยายตัวของการพัฒนา เช่น จังหวัดภูเก็ต ซึ่งเป็นแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติที่มีจำนวนนักท่องเที่ยวในแต่ละปีจำนวนมาก ก่อให้เกิดความต้องการในการเดินทางในพื้นที่เพิ่มมากขึ้น เพื่อเป็นการเตรียมการรองรับการเติบโตของการเดินทางอย่างยั่งยืน สนข. จึงได้ศึกษาความเหมาะสมและออกแบบระบบขนส่งมวลชนจังหวัดภูเก็ต ในเส้นทางท่าอากาศยานนานาชาติจังหวัดภูเก็ต–ห้าแยกฉลอง พบว่า ระบบขนส่งมวลชนที่เหมาะสมสำหรับโครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดภูเก็ต ในเส้นทางท่าอากาศยานนานาชาติจังหวัดภูเก็ต–ห้าแยกฉลอง คือ ระบบรถไฟฟ้ารางเบา ซึ่งขณะนี้อยู่ระหว่างปรับปรุงร่างแบบรายละเอียด ร่างแบบแปลนแสดงแนวเขตทางและค่าพิกัดร่างแบบแปลนแสดงที่ดินที่ถูกเขตทาง ร่างแบบแปลนแสดงทรัพย์สินที่อยู่ในเขตทางรายละเอียดงานสถานี และรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทั้งนี้ คาดว่าจะสามารถเริ่มก่อสร้างได้ภายในปี 2560 และสามารถเปิดให้บริการได้ภายในปี 2564 นอกจากจังหวัดภูเก็ตแล้ว เมืองใหญ่ในภาคใต้ที่มีความสำคัญทางเศรษฐกิจอีกเมืองหนึ่ง คือ อำเภอหาดใหญ่ จังหวัดสงขลา ซึ่ง สนข. ได้เตรียมการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนรองรับการเติบโตของเมืองและความต้องการในการเดินทาง โดยได้เริ่มดำเนินการศึกษาระบบขนส่งมวลชนเมืองหาดใหญ่และเชื่อมโยงเมืองสงขลา เมื่อปี 2552 ประกอบด้วย การจัดทำแผนแม่บท

ระบบขนส่งมวลชนเมืองหาดใหญ่ การศึกษาการพัฒนาศูนย์กลางการคมนาคมเมืองหาดใหญ่ และการศึกษาระบบขนส่งมวลชนเชื่อมโยงเมืองหาดใหญ่กับเมืองสงขลา จากผลการศึกษาดังกล่าว ได้เสนอให้มีการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะรางเดี่ยว (Mono rail) ในเมืองหาดใหญ่และพื้นที่ต่อเนื่อง จำนวน 8 เส้นทาง ระยะทาง 104 กิโลเมตร ซึ่งองค์การบริหารส่วนจังหวัดสงขลา ได้นำข้อเสนอจากผลการศึกษาดังกล่าวไปดำเนินการเพื่อให้เกิดผลในทางปฏิบัติอย่างเป็นรูปธรรม โดยในปี 2557 ได้ศึกษาออกแบบระบบขนส่งมวลชนโดยระบบราง (Mono rail) อำเภอหาดใหญ่ จังหวัดสงขลา คาดว่าจะแล้วเสร็จภายในปี 2559 และจะเริ่มก่อสร้างในปี 2560



ระบบขนส่งมวลชนเมืองภูเก็ต


ระบบขนส่งมวลชนเมือง

ทั้งนี้ เพื่อให้ผลการดำเนินโครงการระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ในเมืองภูมิภาค ดังกล่าวข้างต้นไปสู่การปฏิบัติ ดังนั้น สนข. จึงได้นำเสนอคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) ในคราวประชุม ครั้งที่ 1/2558 เมื่อวันที่ 10 มิถุนายน 2558 ซึ่งที่ประชุมมีมติรับทราบผลการดำเนินโครงการระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ ในเมืองภูมิภาค ได้แก่ เชียงใหม่ ขอนแก่น นครราชสีมา ภูเก็ต และสงขลา(หาดใหญ่) ตามที่เสนอและมอบหมายให้ สนข. ดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

1) สำรวจออกแบบและจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะจังหวัดเชียงใหม่

2) ทบทวนโครงการศึกษาและออกแบบเพื่อก่อสร้างระบบรถโดยสารด่วนพิเศษ (Bus Rapid Transit : BRT) ต้นแบบในเมืองภูมิภาคจังหวัดขอนแก่น สายสีแดง (สำราญ–ท่าพระ) ให้มีความสอดคล้องกับเมืองและเชื่อมต่อการเดินทางกับระบบการขนส่งรูปแบบอื่น รวมทั้งศึกษารูปแบบการลงทุนและผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA)

การขับเคลื่อนการแก้ไขปัญหาจราจรในภูมิภาคผ่านการประชุมคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกจังหวัด (อจร.จังหวัด)

คณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (อจร.จังหวัด) เป็นคณะอนุกรรมการฯ ที่แต่งตั้งโดยนายกรัฐมนตรี ในฐานะประธานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก มีอำนาจหน้าที่ประสาน วางแผนและแก้ไขปัญหาการขนส่งและจราจรของจังหวัด ในปีงบประมาณ 2558 ได้มีการจัดประชุม อจร.จังหวัด จำนวน 53 ครั้ง ใน 27 จังหวัด ได้แก่ จังหวัดจันทบุรี อ่างทอง สมุทรปราการ ราชบุรี ระยอง เชียงใหม่ นครนายก สมุทรสงคราม เพชรบูรณ์ ปราจีนบุรี สตูล ภูเก็ต กาญจนบุรี พระนครศรีอยุธยา สมุทรสาคร สงขลา ขอนแก่น นครปฐม กาฬสินธุ์ ตรัง สระบุรี ร้อยเอ็ด พะเยา พังงา ลำพูน สุราษฎร์ธานี และนครศรีธรรมราช ซึ่งการประชุม อจร.จังหวัด นอกจากจะเป็นเวทีการหารือด้านการขนส่งและจราจรของจังหวัดและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ยังเป็นกลไกสำคัญในการผลักดันให้เกิดการพัฒนาด้านการขนส่งและจราจรในจังหวัด การแก้ไขปัญหาการจราจรอย่างเป็นรูปธรรม อาทิ

การประชุม อจร.จังหวัดเชียงใหม่ : เชียงใหม่เป็นเมืองศูนย์กลางทางเศรษฐกิจในภูมิภาค ปัญหาด้านการขนส่งและจราจรจะประสบในลักษณะเมืองใหญ่ การดำเนินงานเน้นให้ความสำคัญในการผลักดันและสนับสนุนการดำเนินงานของหน่วยงานในพื้นที่เพื่อแก้ไขปัญหาการจราจร การจัดระบบการเดินรถบริเวณ ที่อยู่อาศัยหนาแน่นโดยเฉพาะอย่างยิ่งช่วงเวลาเร่งด่วน และเกิดอุบัติเหตุขึ้นบ่อยครั้ง เช่น ระบบเดินรถทางเดียว การจอดรถวันคู่วันคี่ การทำป้ายจราจรกำหนดทิศทางการเดินรถและการจอดรถ เป็นต้น

จัดระบบการจราจรทางบก คลี่คลายปัญหาการเดินทาง



การเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจและการเติบโตของประชากรในเขตเมือง ทำให้เกิดความต้องการเดินทางในเขตเมืองเพิ่มมากขึ้น ซึ่งกระทรวงคมนาคมได้ให้ความสำคัญในการพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนให้เป็นเส้นทางการเดินทางหลักครอบคลุมพื้นที่ในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล อย่างไรก็ตาม ปัจจุบันโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนดังกล่าวยังไม่สมบูรณ์ การบริการขนส่งสาธารณะยังไม่ทั่วถึง ขาดการเชื่อมต่อที่ดี ทำให้ประชาชนยังคงเดินทางโดยรถยนต์ส่วนบุคคล ส่งผลให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดในเขตเมือง ดังนั้น การจัดระบบการจราจรทางบกที่ดีจะเพิ่มความคล่องตัวในการเดินทาง ประชาชนใช้ระยะเวลาในการเดินทางลดลง ซึ่งการจัดระบบและการบริหารจัดการการจราจรทางบกจะต้องมีการบูรณาการร่วมกันระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้สามารถแก้ไขปัญหาได้อย่างแท้จริง โดยการดำเนินงานจัดระบบการจราจรทางบกที่สำคัญ สรุปดังนี้

การประชุมคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) ครั้งที่ 1/2558

คณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) ได้มีการครั้งที่ 1/2558 เมื่อวันที่ 10 มิถุนายน 2558 โดยมีรองนายกรัฐมนตรี (หม่อมราชวงศ์ปรีดิยาธร เทวกุล) เป็นประธาน รองนายกรัฐมนตรีซึ่งนายกรัฐมนตรีมอบหมาย เป็นรองประธาน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ปลัดกระทรวงมหาดไทย ปลัดกระทรวงคมนาคม ผู้อำนวยการสำนักงบประมาณ เลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร เป็นกรรมการ และกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิใน คจร. จำนวน 6 ด้าน ประกอบด้วย ผู้ทรงคุณวุฒิด้านการวางแผนจราจร (พลตำรวจตรี อดุลย์ ณรงค์ศักดิ์) ผู้ทรงคุณวุฒิด้านวิศวกรรมจราจร (นายระพินทร์ จารุดุล) ผู้ทรงคุณวุฒิด้านวิศวกรรมสิ่งแวดล้อม (นายสมหวัง ดำรงพงศาวัฒน์) ผู้ทรงคุณวุฒิด้านเศรษฐศาสตร์ (นายภาณุมาศ ศรีศุข) ผู้ทรงคุณวุฒิด้านเศรษฐกิจการคลัง (นางเสาวนีย์ กมลบุตร) และผู้ทรงคุณวุฒิด้านการผังเมือง (นายอุดม พัวสกุล) โดยมีผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (ผอ.สนข.) เป็นกรรมการและเลขานุการ พร้อมทั้งหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจำนวน 16 หน่วยงาน ซึ่งที่ประชุมได้มีมติในเรื่องที่สำคัญ เช่น

1) **เรื่อง แผนแม่บทสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล**

ที่ประชุมได้รับทราบการรายงานความก้าวหน้าโครงการสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาฯ รวมทั้งปัญหา/อุปสรรคในการดำเนินงานในส่วนที่รับผิดชอบของกรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท และกรุงเทพมหานคร พร้อมทั้งมอบกรุงเทพมหานคร ดำเนินการจัดทำคำขอเพิ่มงบประมาณรายจ่ายประจำปี 2559 ในส่วนของรายการก่อสร้างสะพานที่มีความพร้อมดำเนินการก่อน จำนวน 2 แห่ง ประกอบด้วย สะพานเกียกกาย และสะพานราชวงศ์-ท่าดินแดง เพื่อขอรับการสนับสนุนงบประมาณต่อไป

2) **เรื่อง แผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล**

ที่ประชุมได้รับทราบสถานการณ์ดำเนินโครงการตามแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางรางฯ และมอบ สนข. ดำเนินการ ศึกษาความเหมาะสมโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาล ช่วงแคราย – ลำสาลี (บึงกุ่ม) โดยพิจารณาความเหมาะสม และผลกระทบของการดำเนินโครงการรถไฟฟ้าเพื่อทดแทนการดำเนินโครงการทางพิเศษ ขั้นที่ 3 สายเหนือ ตอน N1 N2 N3 โดยขอรับการจัดสรรงบประมาณประจำปี พ.ศ. 2560 เพื่อดำเนินการก่อน รฟม. ดำเนินการออกแบบโครงการต่อไป หากผลการศึกษามีความเหมาะสม และได้มอบสนข. ดำเนินการศึกษาแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะที่ 2 ต่อไป

3) **เรื่อง แนวทางดำเนินการโครงการระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ในเมืองภูมิภาค**

ที่ประชุมได้รับทราบแนวทางการดำเนินงานโครงการระบบขนส่งมวลชนในเมืองภูมิภาคและมอบคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกจังหวัด (อจร.) พิจารณาความเหมาะสมของแนวทางการดำเนินโครงการระบบขนส่งมวลชนในจังหวัด ก่อนนำเสนอ คจร. พิจารณา โดยมอบ สนข. พิจารณาดำเนินการศึกษารูปแบบระบบขนส่งมวลชนที่เหมาะสม และผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) แนวทางการลงทุนที่เหมาะสมในเมืองภูมิภาคและนำผลการศึกษาเสนอ อจร. พิจารณาก่อนนำเสนอ คจร. ต่อไป และปรับเพิ่มเติมสาระของงานการศึกษาความเหมาะสมด้านวิศวกรรมเศรษฐกิจ และผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นเพื่อการก่อสร้างระบบขนส่งมวลชนเมืองโดยให้เพิ่มเนื้อหาการสำรวจและออกแบบและให้ผลการศึกษาสอดคล้องในการมีระบบขนส่งที่เชื่อมโยงโครงข่ายกับระบบ Feeder ต่างๆ กับรถไฟ, รถโดยสาร บริษัทขนส่งจำกัด, รถรางขนาดเบา (TRAM), ระบบรถโดยสารด่วนพิเศษ (Bus Rapid Transit : BRT) หรือรถขนส่งสาธารณะอื่น ในพื้นที่ต่างๆ ให้สอดคล้องกันโดยให้เร่งรัดดำเนินการให้ทันในปลายปีงบประมาณ 2559 สำหรับจังหวัดเชียงใหม่ นครราชสีมา และขอนแก่น

4) **เรื่อง การดำเนินการโครงข่ายทางเชื่อมระหว่างทางยกระดับอุตราภิมุข และทางพิเศษศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร**

ที่ประชุมได้เห็นชอบให้ สนข.ดำเนินการศึกษาและออกแบบรายละเอียดโครงข่ายทางเชื่อมระหว่างทางยกระดับอุตราภิมุขและทางพิเศษศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครโดยสำนักงบประมาณสนับสนุนงบประมาณประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2559 ในวงเงินประมาณ 30 ล้านบาท โดยการศึกษาให้ครอบคลุมถึงเรื่องประเด็นสัญญาสัมปทาน หน่วยงานรับผิดชอบดำเนินการ และแนวทางจัดการผลประโยชน์ให้กับภาครัฐด้วย

5) **เรื่อง รายงานผลการวิเคราะห์เปรียบเทียบข้อดีและข้อเสียของการบริหารจัดการโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ และช่วงแบริ่ง – สมุทรปราการ** ในฐานะหน่วยงานเจ้าของโครงการระหว่างการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) และกรุงเทพมหานคร (กทม.)

ที่ประชุมได้เห็นชอบในหลักการที่ให้กรุงเทพมหานครเป็นผู้เดินรถส่วนต่อขยายรถไฟฟ้าสายสีเขียว และมอบกระทรวงคมนาคมไปเจรจากับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทางด้านการเงินในการดำเนินการต่อไป

6) **เรื่อง การขออนุมัติดำเนินงานโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้มช่วงศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย – มีนบุรี (สุวินทวงศ์)** ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.)

ที่ประชุมได้เห็นชอบให้คงแนวเส้นทางเดิมของโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงตลิ่งชัน-ศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย-มีนบุรี (สุวินทวงศ์) ตามแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล และเห็นชอบการต่อขยายโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงมีนบุรี-สุวินทวงศ์ ระยะทาง 1.5 กิโลเมตร ทั้งนี้ยังได้ให้ รฟม. เร่งรัดประมวลเรื่องโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงศูนย์วัฒนธรรมฯ -มีนบุรี (สุวินทวงศ์) นำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาอนุมัติโครงการตามขั้นตอนต่อไป

การดำเนินการของคณะอนุกรรมการประสานการแก้ไขปัญหาจราจรและขนส่งระยะเร่งด่วน ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

คณะอนุกรรมการประสานการแก้ไขปัญหาจราจรและขนส่งระยะเร่งด่วน ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ได้มีการประชุมครั้งที่ 1/2558 เมื่อวันที่ 18 สิงหาคม 2558 โดยมีปลัดกระทรวงคมนาคม (นางสร้อยทิพย์ ไตรสุทธิ์) เป็นประธาน รองปลัดกระทรวงคมนาคม (หัวหน้ากลุ่มภารกิจพื้นฐานด้านทางหลวง) เป็นรองประธาน ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร ผู้แทนสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ผู้แทนกองบังคับการตำรวจจราจร ผู้แทนกองบังคับการตำรวจทางหลวง ผู้แทนสำนักงบประมาณ ผู้แทนกรมเจ้าท่า ผู้แทนกรมการขนส่งทางบก ผู้แทนกรมทางหลวง ผู้แทนกรมทางหลวงชนบท ผู้แทนกรมโยธาธิการและผังเมือง ผู้แทนจังหวัดปทุมธานี ผู้แทนจังหวัดนครปฐม ผู้แทนจังหวัดสมุทรปราการ ผู้แทนจังหวัดสมุทรสาคร ผู้แทนสำนักการโยธา กรุงเทพมหานคร ผู้แทนสำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร ผู้แทนสำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร ผู้แทนการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ผู้แทนการรถไฟแห่งประเทศไทย ผู้แทนการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ผู้แทนองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ เป็นอนุกรรมการ ผู้อำนวยการกองจัดระบบการจราจรทางบก เป็นอนุกรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ พร้อมทั้งหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจำนวน 22 หน่วยงาน โดยที่ประชุมได้มีมติเพื่อให้แก้ไขปัญหาด้านกฎหมาย รวมทั้งสิ้น 3 ประเด็นได้แก่

1) ประเด็นปัญหาผู้ขับขี่ไม่ได้รับอนุญาตขับรถหรือไม่พกพาใบอนุญาตขับรถ

ที่ประชุมเห็นชอบในหลักการเกี่ยวกับการเพิ่มบทกำหนดโทษกรณีผู้ขับรถโดยไม่ได้รับใบอนุญาตขับรถหรือไม่พกพาใบอนุญาตขับรถตามที่กองบัญชาการตำรวจนครบาลและ สนข. เสนอ และรับทราบผลการดำเนินงานของกรมการขนส่งทางบก (ขบ.) เกี่ยวกับการรวมพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 กับพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 มาเป็นฉบับเดียวกัน และมอบ ขบ. รับมติที่ประชุมและข้อคิดเห็นของคณะอนุกรรมการฯ ไปประกอบการดำเนินงาน ในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป

2) ประเด็นการควบคุมกำกับดูแลผู้ขับขี่รถแท็กซี่ และรถโดยสารประจำทาง

เนื่องจากปัจจุบันผู้โดยสารรถแท็กซี่และรถโดยสารประจำทางขาดความเชื่อมั่นและความสบายใจในการใช้บริการที่จะนำผู้โดยสารไปสู่จุดหมายที่ต้องการอย่างปลอดภัย อันเนื่องมาจากพฤติกรรมของคนขับรถแท็กซี่ที่อาจแสดงตัวเป็นคนร้าย และมีบ่อยครั้งที่ผู้ขับขี่รถแท็กซี่ไม่รู้เส้นทางที่ผู้โดยสารจะไป อีกทั้งคนขับรถโดยสารประจำทางอาจเมายาบ้ามา

สนข. ได้ศึกษาและทบทวนกฎหมายทางด้านการจราจรที่เกี่ยวกับการควบคุมกำกับดูแลผู้ขับขี่รถแท็กซี่ และรถโดยสารประจำทาง พบว่าปัจจุบันมีกฎหมายเกี่ยวกับการกำหนดคุณภาพผู้ขับขี่รถสาธารณะ ได้แก่ พ.ร.บ. จราจรทางบก พ.ศ. 2522 พ.ร.บ.ขนส่งทางบก พ.ศ. 2500 และ พ.ร.บ.รถยนต์ พ.ศ. 2522 กฎกระทรวงว่าด้วยรถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกินเจ็ดคนที่จดทะเบียนในเขตกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2550 และมติคณะกรรมการการควบคุมการขนส่งทางบกกลางในคราวการประชุมครั้งที่ 3/2558 เมื่อวันที่ 11 มีนาคม 2558 โดยกฎหมายทั้ง 5 ฉบับ ได้กำหนดข้อห้ามต่างๆ ในการกำกับควบคุมเกี่ยวกับวินัย มารยาท และพฤติกรรมของผู้ขับรถสาธารณะ อีกทั้งยังกำหนดคุณสมบัติและลักษณะต้องห้าม สำหรับผู้ขอใบอนุญาตขับรถกรณีรถยนต์สาธารณะและรถสามล้อสาธารณะ ซึ่งผู้ขอใบอนุญาตขับรถสาธารณะต้องได้รับใบอนุญาตขับรถส่วนบุคคลก่อนจึงสามารถขอใบอนุญาตขับรถยนต์สาธารณะและรถสามล้อสาธารณะได้ ซึ่งการกำหนดข้อห้ามต่างๆ ของผู้ขับรถสาธารณะและการกำหนดคุณสมบัติและลักษณะต้องห้ามของการขอใบอนุญาตดังกล่าวฯ ก็มีความเข้มงวดในด้านต่างๆ ที่คลอบคลุมและเพียงพออันจะทำให้เกิดความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน และสร้างความเชื่อมั่นให้กับประชาชนผู้ใช้บริการ แต่ทั้งนี้ควรมีการแก้ไข มาตรา157/1 วรรคสอง ของ พ.ร.บ. จราจรทางบก พ.ศ. 2522 และควรเพิ่มการกวดขันวินัยจราจร และการบังคับใช้กฎหมายของเจ้าหน้าที่ให้เข้มงวดต่อไป



ที่ประชุมได้เห็นชอบในหลักการเกี่ยวกับการแก้ไข พ.ร.บ. จราจรทางบก พ.ศ. 2522 เพื่อการควบคุมกำกับดูแลผู้ขับขี่รถแท็กซี่และรถโดยสารประจำทางตามที่กองบัญชาการตำรวจนครบาลเสนอ และมอบ ขบ. รับข้อคิดเห็นของคณะอนุกรรมการฯ ประกอบการดำเนินงานในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป

3) ประเด็นการควบคุมอายุการใช้งานรถแท็กซี่ และรถโดยสารประจำทาง

สืบเนื่องจากเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรประจำศูนย์สั่งการจราจร (บก.02) ได้รับแจ้งเหตุบ่อยครั้งว่ามีรถเสียบนถนนทำให้การจราจรติดขัด และเมื่อตรวจสอบแล้วพบว่าส่วนมากเป็นรถโดยสารประจำทางกับรถแท็กซี่ส่วนบุคคลมักจะเสียอยู่เป็นประจำ ทำให้มีผลต่อการจราจรบนถนนและอาจเกิดอุบัติเหตุขึ้นได้ และเมื่อตรวจสอบพบว่าอายุการใช้งานของรถโดยสารประจำทางที่เสียอยู่บ่อยครั้งนั้นมีอายุมากกว่า 10 ปี ดังนั้น ภาครัฐควรจะมีการกำหนดอายุการใช้งานของรถโดยสารประจำทางว่ามีอายุกี่ปี เพื่อให้เกิดความชัดเจน เช่นเดียวกับรถแท็กซี่ ซึ่งระบุอายุการใช้งานไว้ที่ 9 ปี แต่รถโดยสารประจำทางยังไม่ได้กำหนดอายุการใช้งาน

ดังนั้น สนข. จึงได้ศึกษา และรวบรวมสรุปข้อมูลเพื่อเปรียบเทียบข้อกฎหมายที่เกี่ยวกับการกำหนดอายุของรถโดยสารสาธารณะระหว่างประเทศไทยกับต่างประเทศ สรุปได้ว่า ปัจจุบันคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางได้มีมติกำหนดอายุการใช้งานสูงสุดของรถโดยสารประจำทาง ทั้งในเขตกรุงเทพมหานครและต่างจังหวัด โดยกำหนดอายุการใช้งานของโครงคัสซีเป็นหลัก แต่ในต่างประเทศจะมีทั้งการกำหนดอายุการใช้งาน และไม่กำหนด \อายุการใช้งาน แต่ใช้วิธีการตรวจสอบอย่างเข้มงวดแทน ซึ่งจากการศึกษาข้อดี ข้อเสีย และข้อเสนอแนะ จากการกำหนดอายุของรถโดยสาร พบว่า การกำหนดอายุของรถโดยสารจะเกิดประโยชน์(ข้อดี) กับภาครัฐ และภาคประชาชน อาทิ ภาครัฐมีระบบการขนส่งสาธารณะที่มีคุณภาพ มีมาตรฐานสากล สร้างความปลอดภัยในการเดินทางให้กับประชาชน ลดปัญหารถโดยสารสาธารณะจอดเสียในทางและอุบัติเหตุจราจร ส่วนผลกระทบนั้นอาจเกิดการต่อต้านคัดค้าน ของภาคเอกชน เนื่องจากมีต้นทุนในการประกอบธุรกิจที่สูงขึ้นในการจัดหารถโดยสารคันใหม่ เพื่อทดแทนรถโดยสารคันเก่า ซึ่งมีผลต่ออัตราค่าโดยสาร ดังนั้น ภาครัฐควรมีมาตรการในการชดเชย มาตรการในการลดต้นทุน มาตรการในการปรับปรุงพัฒนาคุณภาพในการให้บริการ ให้กับภาคเอกชน และในการพิจารณาการกำหนดอายุของรถโดยสารสาธารณะจะต้องมีหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง เช่นกระทรวงคมนาคม กรมการขนส่งทางบก สนข. สำนักงานตำรวจแห่งชาติ กทม.กระทรวงการคลัง และสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา ภาคเอกชน และภาคประชาชน เป็นต้น เพื่อให้เกิดความโปร่งใสและความเป็นธรรม

นอกจากนี้ ในส่วนของรถจอดเสีย/รถจอดกีดขวางการจราจร ไม่ว่ารถประเภทใด จากการประมวลสรุปของ สนข. พบว่าปัจจุบันมีการกำหนดอัตราโทษสูง-ต่ำแยกตามประเภทรถ ได้แก่ กรณีรถประเภทขนส่งตาม พ.ร.บ. การขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 มีอัตราโทษปรับไม่เกิน 5,000 บาท และกรณีรถประเภทส่วนบุคคลตาม พ.ร.บ. รถยนต์ พ.ศ. 2522 มีอัตราโทษปรับไม่เกิน 500 บาท ดังนั้น หน่วยงานภาครัฐควรมีความเข้มงวดในการตรวจสอบสภาพรถ/เจ้าหน้าที่ตำรวจเข้มงวดในการบังคับใช้กฎหมาย และควรกำหนดอัตราโทษกรณีรถจอดเสีย/รถจอดกีดขวางการจราจร ให้เพิ่มสูงขึ้นกว่ากฎหมายเดิม เพื่อให้มีการเคลื่อนย้ายโดยเร็ว เป็นการป้องปรามผู้ขับขี่ และป้องกันปัญหาจราจรติดขัด

ที่ประชุมได้เห็นชอบตามที่ สนข. เสนอ และมอบกรมการขนส่งทางบกรับความเห็นกรณีการกำหนดอัตราโทษกรณีรถจอดเสีย/รถจอดกีดขวางการจราจรให้มีอัตราโทษเพิ่มขึ้น และเพิ่มความเข้มงวดในการตรวจสอบสภาพรถให้มากยิ่งขึ้น

การบริหารจัดการความต้องการการเดินทาง (Demand Management : TDM) เพื่อรองรับการพัฒนาโครงข่ายการจราจรและระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานคร

สนข. ได้ศึกษาการบริหารจัดการความต้องการการเดินทาง (Demand Management : TDM) เพื่อรองรับการพัฒนาโครงข่ายการจราจรและระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานคร โดยมีข้อเสนอแนะมาตรการและแนวทางปฏิบัติการบริหารจัดการความต้องการในการเดินทางและการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลเพื่อส่งเสริมการใช้ระบบขนส่งมวลชน ประกอบด้วย 3 มาตรการหลัก ได้แก่ 1) มาตรการปรับปรุงด้านการบริหารและดำเนินการ

(Operational Measures) 2) มาตรการด้านการเงิน (Financial Measures) และ 3) มาตรการด้านการพัฒนาและปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure Measures) โดยแผนแม่บท TDM ได้แบ่งออกเป็น 3 ระยะ (รวม 18 มาตรการ 49 โครงการ) ซึ่งผลการศึกษาของโครงการ พบว่า การดำเนินมาตรการ TDM ตามแผนแม่บทฯ จะช่วยให้การจราจรภายใน กทม. มีความเร็วเฉลี่ยทั้งหมดใน กทม. ดีขึ้น 1.0 กม./ชม. (ปี พ.ศ. 2564) และ 3.2 กม./ชม. (ปี พ.ศ. 2569) ดังนั้นในการเสนอแต่ละมาตรการ/โครงการนั้นจึงจำเป็นต้องศึกษาพิจารณารายละเอียดและความพร้อมของหน่วยงานที่รับผิดชอบ โดยพิจารณาความเหมาะสมในแต่ละมาตรการ สรุปดังนี้

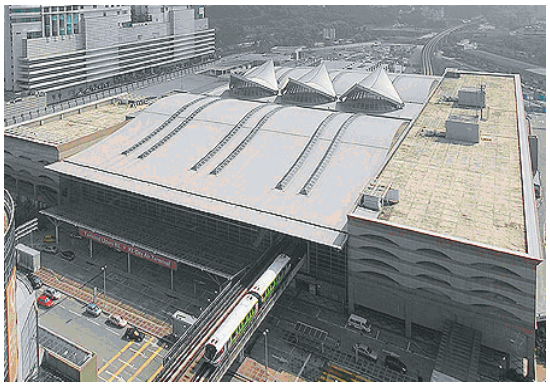
1) มาตรการระยะที่ 1 (ระยะเร่งด่วน ปี พ.ศ. 2559-2560) วงเงินงบประมาณ 700 ล้านบาท (เน้นมาตรการเชิงสนับสนุน ที่มีความจำเป็นเร่งด่วนเพื่อรองรับโครงข่ายรถไฟฟ้าที่มีในปัจจุบันและโครงข่ายที่กำลังจะเปิดให้บริการ และมาตรการด้านจราจร)

ประกอบด้วย 12 มาตรการ 22 โครงการ เช่น มาตรการตั๋วระบบขนส่งสาธารณะ (ตั๋วร่วม ตั๋วอภินันทนาการ ตั๋วท่องเที่ยว), มาตรการ Dangerous Driver Reduction (ลดผู้ขับขี่อันตรายบนถนนเมาแล้วขับพักใบขับขี่ 1 ปี), มาตรการ Public Transport Fund (กองทุนพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ ลดค่าโดยสารรถไฟฟ้า 5 บาท), มาตรการ Flex work (การทำงานแบบยืดหยุ่นหรือเหลื่อมเวลาในการทำงานสำหรับหน่วยราชการและภาคเอกชน ปรับเวลาทำงานเป็น 4 วัน วันละ 10 ชั่วโมงในบางหน่วยงานราชการ, ส่งเสริมโรงเรียนในเขตกรุงเทพมหานครรับนักเรียนที่อยู่ในเขตพื้นที่บริการ) เป็นต้น

การประเมินผลที่ได้รับจากการพัฒนาตามแผนแม่บท TDM

ผลประโยชน์ของโครงการระยะที่ ๑ ปีพ.ศ.๒๕๖๐			
รายการ	ผู้โดยสารรถไฟฟ้า (เที่ยว/วัน)	BMR SPEED (Kph.)	BKK SPEED (Kph.)
กรณีฐาน (ไม่มี TDM)	๒,๑๔๖,๒๐๐	๑๙.๐	๑๔.๐
กรณีมี TDM	๒,๒๔๙,๖๐๐	๑๙.๕	๑๔.๔
ผลประโยชน์ (ล้านบาท/ปี)	๑๕,๓๐๐		
ผลประโยชน์ของโครงการโครงการระยะที่ ๒ ปีพ.ศ.๒๕๖๔			
รายการ	ผู้โดยสารรถไฟฟ้า (เที่ยว/วัน)	BMR SPEED (Kph.)	BKK SPEED (Kph.)
กรณีฐาน (ไม่มี TDM)	๗,๘๙๓,๒๐๐	๒๐.๓	๑๔.๗
กรณีมี TDM	๘,๒๒๙,๑๐๐	๒๑.๓	๑๕.๗
ผลประโยชน์ (ล้านบาท/ปี)	๒๙,๑๐๐		
ผลประโยชน์ของโครงการโครงการระยะที่ ๓ ปีพ.ศ.๒๕๖๙			
รายการ	ผู้โดยสารรถไฟฟ้า (เที่ยว/วัน)	BMR SPEED (Kph.)	BKK SPEED (Kph.)
กรณีฐาน (ไม่มี TDM)	๑๐,๒๗๕,๘๐๐	๑๙.๗	๑๔.๓
กรณีมี TDM	๑๑,๑๗๑,๕๐๐	๒๑.๗	๑๖.๕
ผลประโยชน์ (ล้านบาท/ปี)	๖๓,๘๐๐		

ตัวอย่างมาตรการจุดเชื่อมต่อและเปลี่ยนรูปแบบการเดินทาง (Public Transport Interchange, PTI)



KL Sentral ในประเทศมาเลเซีย

2) มาตรการระยะที่ 2 (ระยะกลางปี พ.ศ. 2561-2564) วงเงินงบประมาณ 2,200 ล้านบาท (เน้นมาตรการสนับสนุนและจำกัดสิทธิ์ ในพื้นที่ซึ่งมีโครงข่ายระบบรถไฟฟ้าหนาแน่นเพียงพอ เช่น พื้นที่ศูนย์กลางธุรกิจ (CBD))

ประกอบด้วย 11 มาตรการ 17 โครงการ เช่น มาตรการ PTI (PTI สถานีศูนย์พหลโยธิน PTI สถานีอโศก+Road space reallocation PTI สถานีตากสิน), มาตรการ Travel Plan (Travel Plan ออกเป็นกฎหมาย Transport Assessment), มาตรการ Road Pricing (Road Pricing เกาะรัตนโกสินทร์(ค่าจอดรถ), Road Pricing CBD ถนนพระรามที่ 4 ถนนสาธร ถนนสี่พระยา), มาตรการ Auto-restriction (Auto-restricted by Type/Occupancy CBD) เป็นต้น

3) มาตรการระยะที่ 3 (ระยะยาว ปี พ.ศ. 2565 เป็นต้นไป) วงเงินงบประมาณ 1,300 ล้านบาท (มาตรการจำกัดสิทธิ์ มาตรการด้านการเงิน และ Non-Motorized Transport ในพื้นที่ซึ่งต้องมีความหนาแน่นโครงข่ายรถไฟฟ้าไม่ต่ำกว่า 0.2 กิโลเมตร/ตารางกิโลเมตร)

ประกอบด้วย 8 มาตรการ 10 โครงการ เช่น มาตรการ IT (ปรับปรุงระบบข้อมูลจราจรอัจฉริยะ (ITS) สำหรับป้ายรถโดยสาร), มาตรการ Road Pricing (Road Pricing แหวนรัชดา 6.00-10.00 น.), มาตรการ Campaign (ค่าทางด่วนปรับตามเวลา) เป็นต้น



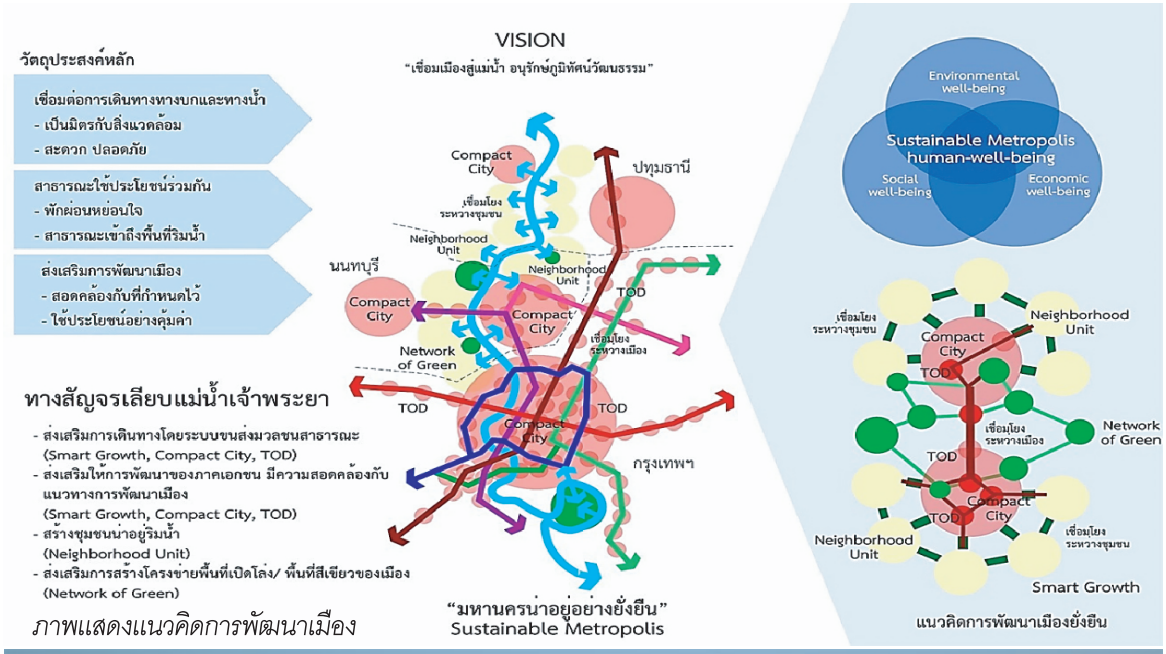
การพัฒนาระบบและการจัดสิ่งอำนวยความสะดวก ในโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่ง

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร(สนข.) ให้ความสำคัญและมุ่งพัฒนาระบบ และการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกในโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่ง เพื่อรองรับและเชื่อมโยงการเดินทางในหลายรูปแบบสำหรับคนทุกกลุ่ม ที่ครอบคลุมคนพิการ และผู้สูงอายุ ให้สอดคล้องกับสิทธิ ความต้องการ โดยคำนึงถึงปัจจัยทั้งทางด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม เพื่อให้ประชาชนทุกคนสามารถเดินทางได้ด้วยความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย ทั้งนี้ในปีที่ผ่านมา สนข. ได้ดำเนินการพัฒนาระบบและการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกในโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งที่สำคัญ ดังนี้

การพัฒนาทางสัญจรเลียบแม่น้ำเจ้าพระยา

ปัจจุบันบริเวณพื้นที่ริมสองฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาโดยเฉพาะช่วงจังหวัดปทุมธานี จังหวัดนนทบุรี กรุงเทพมหานคร และจังหวัดสมุทรปราการ มีชุมชนอาศัยอยู่อย่างหนาแน่นและมีกิจกรรมทางเศรษฐกิจอยู่มากมาย จนเกิดการรุกล้ำลำน้ำ เกิดสภาพมลพิษทางน้ำ ไม่มีความเป็นระเบียบ บางช่วงของพื้นที่ริมสองฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาประชาชนทั่วไปไม่สามารถเข้าไปใช้ประโยชน์ร่วมกันได้ "รัฐบาลจึงมีนโยบายในการแก้ไขปัญหาและพัฒนาพื้นที่ดังกล่าวให้เป็นที่สาธารณะ ที่ประชาชนทั่วไปสามารถเข้าถึงและใช้ประโยชน์ในลักษณะเป็นทางสัญจร อาทิ ทางเดินเท้า ทางจักรยาน ทางถนน เป็นจุดเชื่อมต่อการเดินทางทางน้ำกับทางบกด้วยระบบขนส่งสาธารณะที่เหมาะสมกับสภาพพื้นที่และให้สามารถใช้เป็นสถานที่พักผ่อนหย่อนใจริมแม่น้ำ รวมทั้งช่วยแก้ไขปัญหาการบุกรุกลำน้ำด้วย" ซึ่งสอดคล้องกับยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558 – 2565 แผนงานที่ 2 แผนงานการพัฒนาโครงข่ายขนส่งสาธารณะเพื่อแก้ไขปัญหาจราจรในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล โดยเร่งรัดขยายเส้นทางรถไฟฟ้าในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลเพื่อให้บริการประชาชนได้อย่างทั่วถึงเปลี่ยนรถโดยสารประจำทางให้ประชาชนได้ใช้รถที่ได้มาตรฐาน ลดมลพิษในเขตเมือง ปรับปรุงถนนและสะพาน เพื่อลดความแออัดของปริมาณจราจรในพื้นที่ต่างๆ รวมทั้งการพิจารณาความเป็นไปได้ในการพัฒนาถนนเลียบแม่น้ำเจ้าพระยาในเขตกรุงเทพมหานคร

ดังนั้น การพัฒนาทางสัญจรเลียบแม่น้ำเจ้าพระยา จึงเป็นส่วนหนึ่งของการสร้างอนาคตของเมือง ให้เกิดการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดิน และการเดินทางที่เชื่อมโยงให้เกิดการพัฒนา และส่งเสริมให้เกิดกิจกรรมในพื้นที่โดยรอบสองฝั่งแม่น้ำอย่างมีนัยสำคัญ ตลอดจนก่อให้เกิดทิศทาง การเปลี่ยนแปลงที่ดียิ่งขึ้นจากการเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมขนส่งทางน้ำ ทางถนน และทางราง เข้ากับทางสัญจรเลียบแม่น้ำเจ้าพระยา ด้วยวิสัยทัศน์ที่มุ่ง "เชื่อมเมืองสู่แม่น้ำ อนุรักษ์ภูมิทัศน์วัฒนธรรม" ซึ่งจะส่งผลให้ประชาชนมีทางเลือกในการเดินทางที่หลากหลายและสมบูรณ์มากยิ่งขึ้น อันนำไปสู่การพัฒนาชุมชน สังคม และเมือง ที่มีความน่าอยู่บนพื้นฐานความสมดุลของสังคมที่ดี (Social well-being) ผู้คนมีความสุข (Human well-being) และมีสิ่งแวดล้อมที่ดี (Environmental well-being)



ภาพแสดงแนวคิดการพัฒนาเมือง



จากการศึกษาของ สนข. ได้กำหนดขอบเขตพื้นที่ตั้งแต่สะพานปทุมธานี 1 จังหวัดปทุมธานี (ทิศเหนือ) ตลอดลำน้ำจนถึงสุดเขตพื้นที่บางกะเจ้า อำเภอพระประแดง จังหวัดสมุทรปราการ รวมสองฝั่งแม่น้ำ 140 กิโลเมตร โดยแบ่งพื้นที่ศึกษาออกเป็น 8 โครงการ ในพื้นที่จังหวัดปทุมธานี นนทบุรี กรุงเทพมหานคร และสมุทรปราการ ได้แก่

โครงการที่ 1 เมืองปทุมธานี (เมืองสงบน่าอยู่ อนุรักษ์วิถีชีวิตริมน้ำ)
โครงการที่ 2 บางคูวัดและบางพูด (ชุมชนริมน้ำ สะเทินน้ำสะเทินบก)
โครงการที่ 3 ปากเกร็ด (เกาะเกร็ดแหล่งท่องเที่ยวเชิงวิถีชีวิต)
โครงการที่ 4 สะพานพระนั่งเกล้า (เชื่อมชุมชนสู่ระบบการเดินทางสาธารณะ)
โครงการที่ 5 ท่าน้ำนนท์ (ศูนย์กลางกิจกรรม นันทนาการ และการเดินทาง)
โครงการที่ 6 สะพานพระราม 7 (อนุรักษ์ชุมชนโบราณ แก้ปัญหาชุมชนหลังเขื่อน)
โครงการที่ 7 กรุงเทพมหานคร (กทม. สวรรค์แห่งความหลากหลายริมน้ำ)
โครงการที่ 8 บางกะเจ้า (เชื่อมเมืองสู่ปอดของเมือง)

จากผลการศึกษาเสนอให้พื้นที่โครงการที่ 5 ท่าน้ำนนท์ (สะพานมหาเจษฎาบดินทรานุสรณ์ – สะพานพระราม 5) เป็นพื้นที่โครงการนำร่อง เนื่องจากมีโบราณสถานที่สำคัญ อาทิ ศาลากลางจังหวัดนนทบุรี (หลังเก่า) และพื้นที่ริมน้ำที่มีลักษณะเป็นศูนย์รวมกิจกรรมสาธารณะ ซึ่งประกอบไปด้วยแหล่งชุมชน โรงเรียน ย่านตลาดการค้า สถานที่ราชการ และศูนย์รวมการเดินทางประเภทต่างๆ ซึ่งจะเป็นโอกาสในการพัฒนาและเพิ่มศักยภาพของพื้นที่ให้เป็น "ศูนย์กลางกิจกรรม นันทนาการและการเดินทาง" ที่ชัดเจนมากยิ่งขึ้น ดังนี้

1) ปรับปรุงพื้นที่ริมน้ำหน้าศาลากลางนนทบุรี (หลังเก่า) เพื่อส่งเสริมการใช้พื้นที่ริมน้ำเป็นศูนย์กลางกิจกรรมสาธารณะของเมือง

2) สร้างทางสัญจรแนวเหนือ – ใต้ บริเวณฝั่งตะวันออก เพื่อส่งเสริมการเข้าถึงการใช้ประโยชน์พื้นที่ริมน้ำตามแนวเขื่อนป้องกันน้ำท่วมที่มีอยู่เดิม ให้เกิดทัศนียภาพที่สวยงาม ความมีชีวิตชีวา และเกิดประโยชน์ต่อชุมชนเมือง

3) เชื่อมโยงย่านพักอาศัยฝั่งตะวันตก และเมืองนนทบุรีฝั่งตะวันออกด้วยการเดินทางที่สะดวกปลอดภัยและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม

4) ปรับปรุงถนนเดิมที่อยู่ใกล้บริเวณแม่น้ำเจ้าพระยาให้สามารถรองรับทางจักรยาน เพื่อให้เกิดความต่อเนื่องในการเดินทาง

จากการศึกษาเพื่อมุ่งสู่การพัฒนาระบบการขนส่งและจราจรของ สนข. ที่ผ่านมานับได้ว่าการส่งเสริมให้เกิดทางสัญจรเลียบแม่น้ำเจ้าพระยาที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ในลักษณะทางสัญจรที่ไม่ใช้เครื่องยนต์ (ทางเดินและทางจักรยาน) ที่มีรูปแบบและขนาด (4 – 8 เมตร) ที่เหมาะสมตามลักษณะของแต่ละพื้นที่ ซึ่งจะเป็นอีกหนึ่งทางเลือกการเดินทางของประชาชนที่จะเอื้อประโยชน์ต่อการพัฒนาเมืองจากกิจกรรมการเดินทางที่เกิดขึ้น และเป็นเป้าหมายสำคัญหนึ่งที่ท้าทายของกระทรวงคมนาคม และ สนข. ที่จะพัฒนาและนำสังคมไทยมุ่งสู่การขนส่งอย่างยั่งยืน



ภาพแสดงการพัฒนาโครงการนำร่อง พื้นที่p5

การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกและเพิ่มประสิทธิภาพการบริการในภาคขนส่งสำหรับคนพิการและผู้สูงอายุ

ข้อมูลของสำนักงานสถิติแห่งชาติ ระบุว่าปัจจุบันประเทศไทยได้ก้าวเข้าสู่ภาวะสังคมผู้สูงอายุ (AgingSociety) โดยมีจำนวนผู้สูงอายุหรือประชากรที่มีอายุมากกว่า 60 ปีขึ้นไป คิดเป็นร้อยละ 13 ของประชากรทั้งประเทศ ซึ่งคาดว่าในปี พ.ศ.2567-2572 จำนวนผู้สูงอายุของประเทศไทยจะคิดเป็นร้อยละ 25 ของประชากรทั้งหมด ประกอบกับปัจจุบันสถิติคนพิการที่มีแนวโน้มเพิ่มมากขึ้น จากสถิติข้อมูลทะเบียนกลางคนพิการของสำนักงานส่งเสริมและพัฒนาคุณภาพชีวิตคนพิการแห่งชาติ ปี พ.ศ. 2557 ระบุว่ามีจำนวนคนพิการประเภทต่างๆ ในประเทศไทย คิดเป็นจำนวน 1.50 ล้านคน หรือร้อยละ 2.30 ของประชากรทั้งหมด และคาดว่าในปี พ.ศ.2564 จะเพิ่มเป็น 2.20 ล้านคน หรือคิดเป็นร้อยละ 3.00 ของประชากรทั้งประเทศ ในขณะที่โครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่ง การจัดสิ่งอำนวยความสะดวกและการให้บริการในภาคการขนส่งยังไม่ได้มีการเตรียมการและพัฒนาให้มีประสิทธิภาพมาตรฐานอย่างเป็นระบบเพื่อให้คนพิการและผู้สูงอายุสามารถเข้าถึงและใช้ประโยชน์ได้อย่างสะดวกสบาย ปลอดภัย และเท่าเทียม

ตัวอย่างสถานที่ต้นแบบการปรับปรุงและพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับคนพิการและผู้สูงอายุ



ทางลาดเชื่อมต่อกับลิฟต์โดยสารติดตั้งพื้นผิวต่างสัมผัสเตือนการเปลี่ยนระดับ และนำทางท่าเรือพระนั่งเกล้า



ที่นั่งสำหรับคนพิการและผู้สูงอายุ และพื้นที่จอดรถเข็นคนพิการ ท่าเรือพระนั่งเกล้า



ป้ายตารางการเดินรถไฟ Real-time และเครื่องขายตั๋วอัตโนมัติสถานีรถไฟความเร็วสูงนครปฐม



ทางข้ามถนน ท่าเรือพระนั่งเกล้า

ดังนั้น สนข. ซึ่งเป็นหน่วยงานหลักในการกำหนดทิศทางการพัฒนาด้านระบบการขนส่งและการให้บริการภาคการขนส่งของประเทศ ได้ศึกษาและเสนอแนะแผนยุทธศาสตร์และแนวทางการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกและเพิ่มประสิทธิภาพการบริการในภาคขนส่งสำหรับคนพิการและผู้สูงอายุ เพื่อให้ระบบขนส่งสาธารณะเป็นระบบการเดินทางสำหรับคนทุกคน สรุปดังนี้

1) **แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกในภาคการขนส่งสำหรับคนพิการและผู้สูงอายุ** เป็นกรอบกำหนดทิศทางการพัฒนาครอบคลุมทุกมิติ ได้แก่ ด้านนโยบายและกฎหมายด้านการปรับปรุงโครงสร้างทางกายภาพ สิ่งอำนวยความสะดวกและยานพาหนะ ด้านการพัฒนาบุคลากรที่เกี่ยวข้องในการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกและการให้บริการแก่คนพิการและผู้สูงอายุ และด้านการนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมมาใช้อำนวยความสะดวกแก่คนพิการและผู้สูงอายุ

2) **ต้นแบบการปรับปรุงและพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับคนพิการและผู้สูงอายุในสถานที่ให้บริการภาคขนส่ง 5 แห่ง** ได้แก่ ป้ายหยุดรถโดยสารประจำทางบริเวณอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ สถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพ (ถนนบรมราชชนนี) ท่าเรือพระนั่งเกล้า สถานีรถไฟความเร็วสูงนครปฐม และท่าอากาศยานดอนเมือง เพื่อให้ครอบคลุมรูปแบบการขนส่งต่างๆ โดยจัดทำเป็นแบบรายละเอียด ขนาด A3และประมาณการราคาในการปรับปรุงก่อสร้างเพื่อส่งมอบให้หน่วยงานที่รับผิดชอบพื้นที่สามารถรับไปดำเนินการและขออนุมัติงบประมาณในการดำเนินการต่อไป โดยสิ่งอำนวยความสะดวกต้นแบบทั้ง 5 แห่ง เช่น ประตูทางเข้าออกของอาคาร ที่นั่งสำหรับคนพิการและผู้สูงอายุ ทางลาด บันได บันไดเลื่อนและราวจับ ระบบพื้นผิวต่างสัมผัสสำหรับคนพิการทางการมองเห็น ราวกั้นหรือราวกันตกหรือประตูอัตโนมัติกั้นระหว่างชานชาลาสถานีรถไฟ ห้องน้ำสำหรับคนพิการและผู้สูงอายุ ป้ายแสดงอุปกรณ์หรือสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับคนพิการและผู้สูงอายุ ระบบอักษรเบรลล์ที่ควรจะมีในอาคารสถานที่บริการภาคขนส่ง เป็นต้น โดยจะพิจารณาจากปัญหาในการเข้าถึงและการใช้บริการของแต่ละพื้นที่ เพื่ออำนวยความสะดวกและเพิ่มประสิทธิภาพการบริการในภาคขนส่งสำหรับคนพิการและผู้สูงอายุเพื่อให้ระบบขนส่งสาธารณะเป็นระบบการเดินทางสำหรับคนทุกคนอย่างแท้จริง

3) **คู่มือการให้ความช่วยเหลือคนพิการแต่ละประเภทและผู้สูงอายุ และคู่มือแปลภาษาหรือป้ายสัญลักษณ์ภาษาสำหรับหน่วยงานที่ให้บริการภาคขนส่ง** มีเป้าหมายสำหรับใช้เป็นมาตรฐานในการให้บริการแก่คนพิการและผู้สูงอายุอย่างเหมาะสมตามหลักวิชาการในคราวเดียวกัน รายละเอียดคู่มือประกอบด้วย (1) คู่มือการให้ความช่วยเหลือคนพิการแต่ละประเภทและผู้สูงอายุ และ (2) คู่มือแปลภาษาและป้ายสัญลักษณ์ภาษาสำหรับหน่วยงานที่ให้บริการภาคขนส่ง





ภายใต้สภาวะการแข่งขันการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อส่งเสริมความเข้มแข็งทางเศรษฐกิจของประเทศต่างๆ ทั้งในและนอกภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ประกอบกับรัฐบาลไทยมีนโยบายในการเพิ่มศักยภาพความสามารถในการแข่งขันทางเศรษฐกิจโดยพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งและจราจร สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) จึงเห็นความจำเป็นที่จะต้องมีตัวชี้วัดประสิทธิภาพด้านการขนส่งและจราจรที่มีความเหมาะสมกับสภาพแวดล้อมในด้านต่างๆ เพื่อเสริมสร้างประสิทธิภาพด้านการขนส่งและจราจรของประเทศ รวมทั้งสนับสนุนการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศได้ตามยุทธศาสตร์การพัฒนาประเทศ และ สนข. ยังคำนึงถึงความจำเป็นที่จะต้องจัดทำฐานข้อมูลสารสนเทศด้านการขนส่งและจราจรที่มีความสำคัญต่อการพัฒนาตัวชี้วัดประสิทธิภาพด้านการขนส่งและจราจร (Transport Performance Index : TPI) เพื่อประเมินขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศได้อย่างเป็นระบบและมีประสิทธิภาพอีกด้วย ซึ่งจะเห็นได้จากผลการประเมินผลคุณภาพโครงสร้างพื้นฐาน ปี 2014 – 2015 ของสถาบันการจัดการนานาชาติ (International Institute for Management Development: IMD) ได้จัดอันดับความสามารถในการแข่งขันด้านคุณภาพโครงสร้างพื้นฐานโดยเปรียบเทียบกับ 61 ประเทศ ประเทศไทยอยู่ในอันดับที่ 46 (จากเดิมอันดับที่ 48) ขณะที่ประเทศในภูมิภาคเอเชียตะวันเฉียงใต้ ได้แก่ ประเทศสิงคโปร์อยู่ในอันดับที่ 7 (จากเดิมอันดับที่ 10) ประเทศมาเลเซียอยู่ในอันดับที่ 27 (จากเดิมอันดับที่ 25) ประเทศอินโดนีเซียอยู่ในอันดับที่ 56 (จากเดิมอันดับที่ 54) และประเทศฟิลิปปินส์อยู่ในอันดับที่ 57 (จากเดิมอันดับที่ 59) และเมื่อพิจารณาผลการประเมินคุณภาพด้านการขนส่งและจราจร ปี 2014 แยกตามรูปแบบการขนส่งในกลุ่มภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ สรุปดังนี้



ประเทศ	คุณภาพการขนส่งและจราจร			
สิงค์โปร์	3	1	7	26
ฟิลิปปินส์	28	52	53	27
มาเลเซีย	31	46	20	19
อินโดนีเซีย	39	53	50	8
ไทย	47	43	40	20

ในปีงบประมาณ 2558 สนข. ได้ดำเนินการศึกษาจัดทำฐานข้อมูลสารสนเทศด้านการขนส่งและจราจรเพื่อประเมินขีดความสามารถการแข่งขันของประเทศ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อพัฒนาฐานข้อมูลสารสนเทศด้านการขนส่งและจราจรที่จำเป็นต่อการพัฒนาตัวชี้วัดประสิทธิภาพด้านการขนส่งและจราจรในภาพรวมเพื่อใช้ประเมินขีดความสามารถการแข่งขันของประเทศอย่างเป็นระบบและมีประสิทธิภาพ ซึ่งมีแนวทางในการพัฒนาตัวชี้วัดด้านการขนส่งและจราจร โดยรวบรวมนโยบายและยุทธศาสตร์ที่สำคัญต่อการพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศด้านคมนาคมนำมาประกอบการพิจารณาคัดเลือกตัวชี้วัด เช่น แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 11 นโยบายรัฐบาล แผนยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนนโยบายด้านการขนส่งและจราจร การกำหนดเป้าหมายและเป้าประสงค์ในการดำเนินงานของโครงการโดยเทียบเคียงจากตัวชี้วัดทั้งในประเทศและต่างประเทศ ซึ่งจากการศึกษาพบว่าแนวทางที่เหมาะสมกับการพัฒนาตัวชี้วัดเพื่อเพิ่มขีดความสามารถการแข่งขันของประเทศ จำแนกเป้าประสงค์ออกเป็น 5 ด้าน ได้แก่

1) ด้านการเชื่อมต่อการเดินทาง (Connectivity) 2) ด้านประสิทธิภาพของระบบโลจิสติกส์ (Logistics Efficiency) 3) ด้านความปลอดภัยและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม (Safety & Environmental Friendly) 4) ด้านการเพิ่มประสิทธิภาพระบบขนส่งสาธารณะ (Public Transport Enhancement) และ 5) ด้านความคล่องตัว (Mobility) และแบ่งเป็น 8 มิติชี้วัด ได้แก่ 1) ความสามารถในการเข้าถึง (Accessibility) 2) สถานะและความสามารถในการให้บริการของระบบ (System Condition and Performance) 3) ความรวดเร็วของการเดินทางและขนส่ง (Mobility) 4) คุณภาพชีวิต (Quality of life) 5) ประสิทธิภาพในการให้บริการ (Operational Efficiency) 6) การพัฒนาเศรษฐกิจ (Economic Development) 7) การลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมและการประหยัดทรัพยากร (Environmental and Resource Conservation) 8) ความปลอดภัย (Safety) จากนั้นนำตัวชี้วัดที่ได้จากการรวบรวมนโยบาย ยุทธศาสตร์ แผนงาน โครงการต่างๆ ที่เกี่ยวข้องรวมทั้งตัวชี้วัดจากสถาบันจัดอันดับระหว่างประเทศ เช่น IMD หรือ WEF (World Economic Forum) มาวิเคราะห์เพื่อหาตัวชี้วัดด้านการขนส่งและจราจรที่เหมาะสมในการประเมินขีดความสามารถการแข่งขันของประเทศ และเสนอแนะตัวชี้วัดเพิ่มเติมเพื่อให้ครอบคลุมตัวชี้วัดทุกมิติ จากนั้นจะดำเนินการวิเคราะห์น้ำหนักปัจจัยของตัวชี้วัดด้วยวิธีการวิเคราะห์แบบลำดับขั้นประกอบการพิจารณาคัดเลือกตัวชี้วัดที่เหมาะสมด้านการขนส่งและจราจรเพื่อประเมินขีดความสามารถการแข่งขันของประเทศต่อไป



กรอบแนวคิดในการศึกษา



แนวทางการพัฒนาตัวชี้วัดด้านการขนส่งและจราจร

สรุปผลการปฏิบัติราชการตามคำรับรองการปฏิบัติราชการ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2558



ตารางสรุปผลการปฏิบัติราชการตามคำรับรองการปฏิบัติราชการ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2558
สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร รอบ 12 เดือน

ตัวชี้วัดผล การปฏิบัติราชการ	หน่วยวัด	น้ำหนัก ร้อยละ	เกณฑ์การให้คะแนน					ผลการดำเนินงาน		
			1	2	3	4	5	ผลการดำเนินงาน	ค่าคะแนนที่ได้	คะแนนถ่วงน้ำหนัก
มิติภายนอก : การประเมินประสิทธิผล (น้ำหนัก : ร้อยละ 75)									**4.8667**	
ตัวชี้วัดที่ 1 ตัวชี้วัดภารกิจหลักของกระทรวงตามยุทธศาสตร์ของประเทศ / แผนยุทธศาสตร์กระทรวง / ตัวชี้วัดระหว่างกระทรวงที่มีเป้าหมายร่วมกัน (Joint KPIs) และตัวชี้วัดภารกิจหลักของกรม (70)		**75**							**4.8667**	
ตัวชี้วัดที่ 1.1 การจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรมการบิน (สผง.)	ร้อยละ	10	1	2	3	4	5	ระดับ 5	5.0000	5.0000
ตัวชี้วัดที่ 1.2 ตัวชี้วัดที่ 1.2 ระดับความสำเร็จของการดำเนินโครงการรถไฟฟ้าที่อยู่ระหว่างก่อสร้าง (รฟท. / รฟม. / สนข. (สรร.) / สปค. รายงานข้อมูล)	ร้อยละ	10	1	2	3	4	5	4	4.0000	0.4000
ตัวชี้วัดที่ 1.3 ระดับความสำเร็จของการจัดระบบอำนวยความสะดวกและความปลอดภัยในการใช้ระบบขนส่งมวลชน : โครงการจัดทำระบบศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง (Central Clearing House : CCH) สำหรับระบบตั๋วร่วม (สตร.)	ร้อยละ	10	1	2	3	4	5	ระดับ 5	5.0000	0.5000
ตัวชี้วัดที่ 1.4 ระดับความสำเร็จของข้อเสนอแนะด้านนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรที่ได้รับความเห็นชอบจาก คจร. หรือคณะอนุกรรมการที่อยู่ภายใต้ คจร. หรือผู้บริหารกระทรวงคมนาคม และได้มอบหมายให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องรับไปดำเนินการ		30							5.0000	
(1) ด้านความปลอดภัย/สิ่งแวดล้อม (สผป.)	ระดับ	5	1	2	3	4	5	- 30 เรื่อง ร้อยละ 100 - ความพึงพอใจ ร้อยละ 87.45	5.0000	0.2500
(2) ด้านการพัฒนาระบบการขนส่งและจราจร (กพข.)	ระดับ	5	1	2	3	4	5	- 35 เรื่อง ร้อยละ 100 - ความพึงพอใจ ร้อยละ 86.00	5.0000	0.2500
3) ด้านการพัฒนาระบบการขนส่งและจราจรในเมืองภูมิภาค (สสภ.)	ระดับ	5	1	2	3	4	5	- 47 เรื่อง ร้อยละ 100 - ความพึงพอใจ ร้อยละ 89.80	5.0000	0.2500

ตารางสรุปผลการปฏิบัติราชการตามคำรับรองการปฏิบัติราชการ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2558
สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร รอบ 12 เดือน

(4) ด้านการจัดระบบการจราจรทางบกหรือการแก้ไขปัญหาการจราจร (กจร.)	ระดับ	5	1	2	3	4	5	- 20 เรื่อง ร้อยละ 100 - ความพึงพอใจ ร้อยละ 86.52	5.0000	0.2500
(5) ด้านการขนส่ง (สผง.)	ระดับ	5	1	2	3	4	5	- 36 เรื่อง ร้อยละ 100 - ความพึงพอใจ ร้อยละ 86.00	5.0000	0.2500
(6) ด้านการพัฒนาระบบราง (สรร.)	ระดับ	5	1	2	3	4	5	- 36 เรื่อง ร้อยละ 100 - ความพึงพอใจ ร้อยละ 86.64	5.0000	0.2500
ตัวชี้วัดที่ 1.5 ระดับความสำเร็จของการดำเนินงานตามแผนการติดตามและประเมินผลด้านนโยบาย/แผนงาน/โครงการด้านการขนส่งและจราจร (สผง.)		15							5.0000	
(1) แผนปฏิบัติราชการ สนข. พ.ศ. 2555 - 2558	ระดับ	7.5	1	2	3	4	5	- 18 โครการ ร้อยละ 100 - ความพึงพอใจ ร้อยละ 85.20	5.0000	0.37.50
มิติภายนอก : การประเมินคุณภาพการให้บริการ			-	-	-	-	-			-
ตัวชี้วัดที่ 2 คุณภาพการให้บริการ		-สนข. ไม่มีตัวชี้วัดนี้ -								
มิติภายใน : การประเมินประสิทธิภาพ (น้ำหนัก : ร้อยละ 15)									4.3967	
ตัวชี้วัดที่ 3 การเบิกจ่ายเงินงบประมาณ (สบก.)		5								
ตัวชี้วัดที่ 3.1 ร้อยละความสำเร็จของการเบิกจ่ายเงินงบประมาณรายจ่ายลงทุน	ร้อยละ	2.50	75.00	78.00	81.00	84.00	87.00	87.38	5.0000	0.1250
ตัวชี้วัดที่ 3.2 ร้อยละความสำเร็จของการเบิกจ่ายเงินงบประมาณรายจ่ายภาพรวม	ร้อยละ	2.50	88	90	92	94	96	88.76	1.3800	0.0345
ตัวชี้วัดที่ 4 ระดับความสำเร็จของการดำเนินการตามมาตรการประหยัดพลังงานของส่วนราชการ (สบก.)	ระดับ	5	1	2	3	4	5	ระดับ 5	5.0000	0.2500

ตารางสรุปผลการปฏิบัติราชการตามคำรับรองการปฏิบัติราชการ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2558
สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร รอบ 12 เดือน

ตัวชี้วัดที่ 4 ระดับความสำเร็จของการดำเนินการตามมาตรการประหยัดพลังงานของส่วนราชการ (สบก.)	ระดับ	5	1	2	3	4	5	ระดับ 5	5.0000	0.2500
ตัวชี้วัดที่ 5 การพัฒนาประสิทธิภาพระบบสารสนเทศภาครัฐ (ศทท.)	ระดับ	5	1	2	3	4	5	ดำเนินการประเด็นที่ 1 - 7	5.0000	0.2500
มิติภายใน : การพัฒนาองค์การ (น้ำหนัก : ร้อยละ 10)			-	-	-	-	-	-	4.5000	-
ตัวชี้วัดที่ 6 การพัฒนาสมรรถนะองค์การ (กพร.)		5								
ตัวชี้วัดที่ 6.1 ระดับความสำเร็จของการจัดทำรายงานลักษณะสำคัญขององค์การ	ระดับ	1	1	2	3	4	5	ระดับ 5	5.0000	0.0500
ตัวชี้วัดที่ 6.2 ระดับความสำเร็จของการพัฒนาองค์การ	ระดับ	4	1	2	3	4	5	ระดับ 5	5.0000	0.0500
ตัวชี้วัดที่ 7 ระดับคุณธรรมและความโปร่งใสในการดำเนินงานของหน่วยงาน (สบก.)	ระดับ	5	0 - 19.99	20 - 39.99	40 - 59.99	60 - 79.99	80 - 100	79.57	4.0000	0.2000
	น้ำหนักรวม	100							**ค่าคะแนนที่ได้**	4.7595

รายงาน ณ เดือน มกราคม พ.ศ. 2559
ผู้รายงาน กลุ่มพัฒนาระบบบริหาร
หน่วยงาน สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
โทรศัพท์ 0-2215-1515 ต่อ 4004 - 4006



สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
งบแสดงฐานะการเงิน
ณ วันที่ 30 กันยายน 2558

(หน่วย : บาท)

	หมายเหตุ	ปี 2558	ปี 2557
สินทรัพย์			
สินทรัพย์หมุนเวียน			
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	5	3,343,510.99	17,330,484.74
ลูกหนี้ระยะสั้น	6	99,080,345.19	18,313,683.06
วัสดุคงเหลือ		2,352,077.73	1,861,469.16
รวมสินทรัพย์หมุนเวียน		104,775,933.91	37,505,636.96
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน			
ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ (สุทธิ)	7	28,597,024.55	29,827,673.60
สินทรัพย์ไม่มีตัวตน (สุทธิ)	8	880,919.96	2,444,241.99
รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน		29,477,944.51	32,271,915.59
รวมสินทรัพย์		134,253,878.42	69,777,552.55

หมายเหตุ : ประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
งบแสดงฐานะการเงิน
ณ วันที่ 30 กันยายน 2558

(หน่วย : บาท)

	หมายเหตุ	ปี 2558	ปี 2557
หนี้สิน			
หนี้สินหมุนเวียน			
เจ้าหนี้ระยะสั้น	9	82,543,305.15	52,078,574.76
เงินรับฝากระยะสั้น		82,803.67	7,664.19
รวมหนี้สินหมุนเวียน		**82,626,108.82**	**52,086,238.95**
หนี้สินไม่หมุนเวียน			
เจ้าหนี้เงินโอนและรายการอุดหนุนระยะยาว		1,057,586.23	560,591.61
เงินทดรองราชการรับจากคลังระยะยาว		1,000,000.00	1,000,000.00
เงินรับฝากระยะยาว	10	87,699,621.11	68,523,221.57
รวมหนี้สินไม่หมุนเวียน		**89,757,207.34**	**70,083,813.18**
รวมหนี้สิน		**172,383,316.16**	**122,170,052.13**
สินทรัพย์สุทธิ		**(38,129,437.74)**	**(52,392,499.58)**
สินทรัพย์สุทธิ			
ทุน		84,328,885.24	84,328,885.24
รายได้สูง(ต่ำ)กว่าค่าใช้จ่ายสะสม		(122,458,322.98)	(136,721,384.82)
รวมสินทรัพย์สุทธิ/ส่วนทุน		**(38,129,437.74)**	**(52,392,499.58)**

หมายเหตุ : ประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
งบรายได้และค่าใช้จ่าย
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2558

(หน่วย : บาท)

	หมายเหตุ	ปี 2558	ปี 2557
รายได้			
รายได้จากงบประมาณ	12	616,635,182.11	743,141,310.29
รายได้จากเงินกู้และรายได้อื่นจากรัฐบาล	13	81,778,150.00	46,629,262.50
รายได้จากการอุดหนุนและเงินบริจาค	14	2,598,741.69	20,081,066.99
รายได้อื่น		54,365.00	-
รวมรายได้		**701,066,438.80**	**809,851,639.78**
ค่าใช้จ่าย			
ค่าใช้จ่ายบุคลากร	15	96,485,892.57	88,109,321.72
ค่าบำเหน็จบำนาญ	16	14,144,500.66	12,237,876.22
ค่าตอบแทน	17	91,780.00	164,550.00
ค่าใช้สอย	18	489,388,242.78	765,570,547.01
ค่าวัสดุ		1,900,695.44	3,102,000.29
ค่าสาธารณูปโภค	19	5,217,786.64	6,670,758.42
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	20	14,409,752.73	16,494,711.81
ค่าใช้จ่ายเงินอุดหนุนเพื่อการลงทุน-รัฐวิสาหกิจที่ไม่ใช่สถาบันทางการเงิน		-	3,616,000.00
ค่าใช้จ่ายอื่น		52,151,013.54	2,187,534.80
รวมค่าใช้จ่าย		**673,789,664.36**	**898,153,300.27**
รายได้สูง/(ต่ำ)กว่าค่าใช้จ่าย		**27,276,774.44**	**(88,301,660.49)**

หมายเหตุ : ประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
งบแสดงการเปลี่ยนแปลงสินทรัพย์สุทธิ/ส่วนทุน
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2558

(หน่วย : บาท)

	หมายเหตุ	ทุน	รายได้สูง/(ต่ำ) กว่าค่าใช้จ่ายสะสม	องค์ประกอบอื่นของสินทรัพย์สุทธิ/ส่วนทุน	รวมสินทรัพย์สุทธิ/ส่วนทุน
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 30 กันยายน 2557-ตามที่รายงานไว้เดิม		84,328,885.24	(136,721,384.82)	-	(52,392,499.58)
ผลสะสมจากการแก้ไขข้อผิดพลาดปีก่อน	11	-	(13,013,712.60)	-	(13,013,712.60)
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 30 กันยายน 2557-หลังการปรับปรุง		**84,328,885.24**	**(149,735,097.42)**	**-**	**(65,406,212.18)**
การเปลี่ยนแปลงในสินทรัพย์สุทธิ/ส่วนทุนสำหรับปี 2558					
รายได้สูงกว่าค่าใช้จ่ายสำหรับงวด		-	27,276,774.44	-	27,276,774.44
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 30 กันยายน 2558		**84,328,885.24**	**(122,458,322.98)**	**-**	**(38,129,437.74)**

หมายเหตุ : ประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
หมายเหตุประกอบงบการเงิน
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2558

หมายเหตุ 1 ข้อมูลทั่วไป

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) เป็นหน่วยงานหนึ่งในสังกัดกระทรวงคมนาคม ก่อตั้งตามพระราชบัญญัติระเบียบบริหารราชการแผ่นดิน (ฉบับที่ 5) พ.ศ. 2554 และพระราชบัญญัติปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม พ.ศ. 2545 โดยโอนอำนาจหน้าที่ของสำนักงานคณะกรรมการจัดการระบบการจราจรทางบก (สจร.) อำนาจหน้าที่ของสำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม ในส่วนของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและสื่อสาร (บางส่วน) และอำนาจหน้าที่ของสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชยนาวี (บางส่วน)

สนข. มีภาระกิจเกี่ยวกับการเสนอแนะนโยบายและจัดทำแผนหลัก แผนแม่บท และยุทธศาสตร์ การพัฒนาระบบการขนส่งและจราจร ความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อมในระบบการขนส่งของประเทศ

สนข. ตั้งอยู่เลขที่ 35 ถนนเพชรบุรี แขวงทุ่งพญาไท เขตราชเทวี กรุงเทพมหานคร

หมายเหตุ 2 เกณฑ์การจัดทำงบการเงิน

งบการเงินนี้จัดทำขึ้นตามมาตรฐานและนโยบายการบัญชีภาครัฐที่กระทรวงการคลังประกาศใช้ ซึ่งรวมถึงหลักการและนโยบายบัญชีสำหรับหน่วยงานภาครัฐ มาตรฐานการบัญชีภาครัฐ และนโยบายการบัญชีภาครัฐ และแสดงรายการในงบการเงินตามแนวปฏิบัติทางการบัญชี เรื่อง แนวปฏิบัติทางบัญชีประกอบมาตรฐานการบัญชีภาครัฐ ฉบับที่ 1 เรื่อง การนำเสนองบการเงิน ตามหนังสือกรมบัญชีกลางที่ 0423.2/ว237 ลงวันที่ 8 กันยายน 2557

หน่วยงานได้เลือกถือปฏิบัติตามมาตรฐานการบัญชีภาครัฐ ฉบับที่ 3 เรื่องนโยบายการบัญชีการเปลี่ยนแปลงประมาณการทางบัญชี และข้อผิดพลาด สำหรับการจัดทำงบการเงินสำหรับปี 2557 ซึ่งมาตรฐานดังกล่าวมีผลบังคับใช้กับงบการเงินสำหรับรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มต้นในหรือหลังวันที่ 1 ตุลาคม 2557 เนื่องจากฝ่ายบริหารเห็นว่าจะทำให้งบการเงินสามารถเปรียบเทียบกันได้ดีขึ้น

งบการเงินนี้จัดทำขึ้นโดยใช้เกณฑ์ราคาทุนเดิม เว้นแต่จะได้เปิดเผยเป็นอย่างอื่นในนโยบายบัญชี

งบการเงินของ สนข. เป็นการแสดงภาพรวมในระดับกรม ซึ่งมีหน่วยเบิกจ่าย 1 หน่วยเบิกจ่ายในส่วนกลาง รายการที่ปรากฏในงบการเงิน รวมถึงสินทรัพย์ หนี้สิน รายได้ และค่าใช้จ่าย ซึ่งเป็นของรัฐบาลในภาพรวม แต่ สนข. เป็นผู้รับผิดชอบในการดูแลรักษาและบริหารจัดการให้แก่รัฐบาลภายใต้อำนาจหน้าที่ตามกฎหมาย และรวมถึงสินทรัพย์ หนี้สิน รายได้ และค่าใช้จ่าย ซึ่งเป็นของสำนักงานฯ ใช้เพื่อประโยชน์ในการดำเนินงาน ไม่ว่ารายการดังกล่าวจะเป็นรายการที่เกิดจากเงินในงบประมาณหรือเงินนอกงบประมาณ

หมายเหตุ 3 มาตรฐานและนโยบายการบัญชีภาครัฐฉบับใหม่ และมาตรฐานและนโยบายการบัญชีภาครัฐที่ปรับปรุงใหม่

ในระหว่างปีปัจจุบันกระทรวงการคลังได้ประกาศใช้มาตรฐานและนโยบายการบัญชีภาครัฐฉบับใหม่ และฉบับปรับปรุงใหม่ ดังนี้

มาตรฐานและนโยบายการบัญชีภาครัฐที่มีผลบังคับใช้สำหรับรอบระยะเวลาบัญชีปัจจุบันที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 ตุลาคม 2556

มาตรฐานการบัญชีภาครัฐ ฉบับที่ 1 เรื่อง การนำเสนองบการเงิน

มาตรฐานการบัญชีภาครัฐฉบับใหม่ข้างต้นไม่มีผลกระทบอย่างเป็นสาระสำคัญต่องบการเงินในงวดปัจจุบัน

หมายเหตุ 4 สรุปนโยบายการบัญชีที่สำคัญ

4.1 เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด

- เงินทดรองราชการ เป็นเงินที่หน่วยงานได้รับจากรัฐบาลเพื่อทดรองจ่ายเป็นค่าใช้จ่ายปลีกย่อยในการดำเนินงานของหน่วยงานตามวงเงินที่ได้รับอนุมัติ และต้องคืนให้รัฐบาลเมื่อหมดความจำเป็นในการใช้เงิน แสดงไว้เป็นเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดซึ่งมียอดตรงกันข้ามกับรายการเงินทดรองราชการรับจากคลังภายใต้หัวข้อหนี้สินไม่หมุนเวียน

- รายการเทียบเท่าเงินสด ได้แก่ เงินลงทุนระยะสั้นที่มีสภาพคล่องซึ่งมีระยะเวลาครบกำหนดที่จะเปลี่ยนให้เป็นเงินสดได้ภายใน 3 เดือน เช่น เงินฝากประจำ บัตรเงินฝาก และตั๋วเงินที่มีวันถึงกำหนดภายใน 3 เดือน แสดงไว้เป็นรายการเทียบเท่าเงินสด

4.2 ลูกหนี้ระยะสั้น

รับรู้ตั้งแต่วันที่บันทึกรายการขอเบิกเงินตามจำนวนเงินในสัญญาการยืมเงิน ไม่ว่าจะจ่ายให้ยืมจากเงินงบประมาณ หรือเงินนอกงบประมาณ

4.3 วัสดุคงเหลือ

วัสดุคงเหลือ หมายถึง ของใช้สิ้นเปลืองนอกจากสินค้าที่หน่วยงานมีไว้เพื่อใช้ในการดำเนินงานตามปกติ โดยทั่วไปมีมูลค่าไม่สูงและไม่มีลักษณะคงทนถาวร แสดงตามราคาทุนโดยวิธีเข้าก่อนออกก่อน

4.4 อาคารและอุปกรณ์

4.4.1 อาคารและสิ่งปลูกสร้าง รวมทั้งส่วนปรับปรุงอาคาร ทั้งอาคารและสิ่งปลูกสร้างที่หน่วยงานมีกรรมสิทธิ์ และไม่มีกรรมสิทธิ์แต่ละหน่วยงานได้ครอบครองและนำมาใช้ประโยชน์ในการดำเนินงาน แสดงมูลค่าสุทธิตามบัญชีที่เกิดจากราคาทุนหักค่าเสื่อมราคาสะสม อาคารที่อยู่ระหว่างการก่อสร้างแสดงตามราคาทุน

4.4.2 อุปกรณ์ ได้แก่ ครุภัณฑ์ประเภทต่าง ๆ รับรู้เป็นสินทรัพย์เฉพาะรายการที่มีมูลค่าต่อหน่วยตั้งแต่ 5,000 บาทขึ้นไป แสดงมูลค่าตามมูลค่าสุทธิตามบัญชีที่เกิดจากราคาทุนหักค่าเสื่อมราคาสะสม

4.4.3 ราคาทุนของอาคารและอุปกรณ์ รวมถึงรายจ่ายที่เกี่ยวข้องโดยตรงเพื่อให้สินทรัพย์อยู่ในสถานที่และสภาพที่พร้อมใช้งาน ต้นทุนในการต่อเติมหรือปรับปรุงซึ่งทำให้หน่วยงานได้รับประโยชน์ตลอดอายุการใช้งานของสินทรัพย์เพิ่มขึ้นจากมาตรฐานเดิม ถือเป็นราคาทุนของสินทรัพย์ ค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมถือเป็นค่าใช้จ่ายในงบแสดงผลการดำเนินงานทางการเงิน

ค่าเสื่อมราคาบันทึกเป็นค่าใช้จ่ายในงบแสดงผลการดำเนินงานทางการเงิน คำนวณโดยวิธีเส้นตรงตามอายุการใช้งานที่กำหนดไว้ในหลักการและนโยบายบัญชีภาครัฐ ฉบับที่ 2 และที่แก้ไขเพิ่มเติมตามหนังสือกรมบัญชีกลาง ที่ กค 0423.3/ว 238 ลงวันที่ 9 กันยายน 2557

อาคารและสิ่งปลูกสร้าง	15 - 40	ปี
อุปกรณ์	3 - 12	ปี

4.5 สินทรัพย์ไม่มีตัวตน

- สินทรัพย์ไม่มีตัวตน แสดงมูลค่าด้วยมูลค่าสุทธิตามบัญชี
- ค่าตัดจำหน่ายสินทรัพย์ไม่มีตัวตนบันทึกเป็นค่าใช้จ่ายในงบแสดงผลการดำเนินงานทางการเงินโดยวิธีเส้นตรงตามอายุการให้ประโยชน์โดยประมาณ ดังนี้

โปรแกรมคอมพิวเตอร์	2 - 20	ปี

4.6 เจ้าหนี้ระยะสั้น

4.6.1 เจ้าหนี้การค้า

- รับรู้เมื่อตรวจรับสินค้า หรือบริการจากผู้ขายหรือคู่สัญญาแล้ว

4.6.2 ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย

- รับรู้เมื่อเกิดค่าใช้จ่ายค้างจ่าย โดยประมาณค่าตามระยะเวลาที่เกิดค่าใช้จ่ายนั้น

4.7 เจ้าหนี้เงินโอนและรายการอุดหนุนระยะยาว

4.7.1 รายได้รอการรับรู้ระยะยาว

รายได้รอการรับรู้ระยะยาว เป็นสินทรัพย์ที่หน่วยงานได้รับความช่วยเหลือจากรัฐบาลต่างประเทศ องค์การระหว่างประเทศ หรือบุคคลใด ๆ เพื่อสนับสนุนการดำเนินงานของหน่วยงานให้บรรลุวัตถุประสงค์ และสินทรัพย์รับบริจาคโดยมีผู้มอบให้หน่วยงานไว้ใช้ในการดำเนินงาน รวมทั้งการได้รับเงินสดที่มีเงื่อนไขเป็นข้อจำกัดในการใช้จ่ายเงิน ซึ่งหน่วยงานยังไม่อาจรับรู้รายได้

รายได้รอการรับรู้จะถูกทยอยตัดบัญชีเพื่อรับรู้รายได้ตามเกณฑ์ที่เป็นระบบและสมเหตุสมผล ตลอดระยะเวลาที่จำเป็นเพื่อจับคู่รายได้กับค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้อง เช่น ทยอยรับรู้รายได้ตามเกณฑ์สัดส่วนของค่าเสื่อมราคาของสินทรัพย์ที่ได้รับความช่วยเหลือหรือบริจาค โดยรับรู้ดังนี้

4.7.1.1 รายได้รอการรับรู้ รับรู้เมื่อได้รับบริจาคหรือได้รับความช่วยเหลือเป็นเงินหรือสินทรัพย์และได้รับอนุญาตให้เก็บไว้เพื่อดำเนินงาน

4.7.1.2 เงินบริจาคที่ได้รับไม่ได้ระบุวัตถุประสงค์ หรือสินทรัพย์ที่ได้รับบริจาคที่ก่อให้เกิดประโยชน์แก่ส่วนราชการ ภายในรอบระยะเวลาบัญชี บันทึกเป็นสินทรัพย์และรับรู้เป็นรายได้ทั้งจำนวนในงวดบัญชีนั้น ๆ

4.7.1.3 เงินบริจาคที่ได้รับระบุวัตถุประสงค์ หรือสินทรัพย์ที่ได้รับบริจาคที่ก่อให้เกิดประโยชน์แก่ส่วนราชการมากกว่าหนึ่งรอบระยะเวลาบัญชี บันทึกเป็นหนี้สิน และทยอยรับรู้เป็นรายได้ตามเกณฑ์สัดส่วนของค่าเสื่อมราคาของสินทรัพย์ที่ได้รับความช่วยเหลือหรือบริจาคเพื่อจับคู่รายได้ และค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้อง

4.8 เจ้าหนี้เงินโอนและรายการอุดหนุน

รายได้แผ่นดินรอนำส่งคลัง เป็นรายได้ที่หน่วยงานได้รับหรือจัดเก็บแทนรัฐบาล และมีภาระผูกพันจะต้องนำส่งคลังเป็นรายได้แผ่นดิน รับรู้เมื่อปิดบัญชีรายได้แผ่นดิน และบัญชีรายได้แผ่นดินนำส่งคลัง ณ วันที่จัดทำรายงาน

4.9 ทุน

ทุนรับรู้เมื่อเริ่มปฏิบัติตามระบบบัญชีเกณฑ์คงค้าง ซึ่งเกิดจากผลต่างระหว่างสินทรัพย์และหนี้สิน

4.10 รายได้จากเงินงบประมาณ

รายได้จากเงินงบประมาณรับรู้ตามเกณฑ์ดังนี้

1) เมื่อยื่นคำขอเบิกเงินจากกรมบัญชีกลางในกรณีเป็นการขอรับเงินเข้าบัญชีหน่วยงาน

2) เมื่ออนุมัติจ่ายเงินให้กับผู้มีสิทธิได้รับเงินแล้วในกรณีเป็นการจ่ายตรงให้กับผู้มีสิทธิรับเงิน

3) เมื่อยื่นคำขอเบิกเงินจากกรมบัญชีกลางในกรณีเป็นการเบิกหักผลักส่งไม่รับตัวเงิน

หน่วยงานแสดงรายได้จากเงินงบประมาณในงบแสดงผลการดำเนินงานทางการเงิน ตามจำนวนเงินงบประมาณที่ขอเบิกสุทธิจากเงินงบประมาณเบิกเกินส่งคืน งบประมาณเบิกแทนกันแสดงรายได้จากเงินงบประมาณในงบแสดงผลการดำเนินงานทางการเงินของหน่วยงานผู้เบิกแทน

4.11 รายได้จากเงินกู้ของรัฐบาล

รายได้จากเงินกู้ของรัฐบาลรับรู้เมื่อได้รับเงินในกรณีที่แหล่งเงินกู้จ่ายเงินกู้ให้กับหน่วยงานโดยตรง หรือรับรู้เมื่อได้รับแจ้งการโอนเงินจากแหล่งเงินกู้ กรณีที่แหล่งเงินกู้จ่ายเงินตรงให้กับเจ้าหนี้

4.12 รายได้แผ่นดิน

รายได้แผ่นดินเป็นรายได้ที่หน่วยงานไม่สามารถนำมาใช้จ่ายในการดำเนินงาน รับรู้เมื่อเกิดรายได้ด้วยยอดสุทธิหลังจากหักส่วนที่จัดสรรเป็นเงินนอกงบประมาณตามที่ได้รับการยกเว้น รายได้แผ่นดิน และรายได้แผ่นดินนำส่งคลังไม่ต้องแสดงเป็นรายได้และค่าใช้จ่ายของหน่วยงาน แต่แสดงไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นรายงานแยกต่างหาก

4.13 รายได้จากการอุดหนุนและบริจาค

รายได้จากเงินโอนและเงินบริจาคจากบุคคลอื่นนอกจากหน่วยงานภาครัฐหรือรับเงินจากหน่วยงานอื่นรับรู้เมื่อได้รับเงินยกเว้นในกรณีที่มีเงื่อนไขเป็นข้อจำกัดที่ต้องปฏิบัติตามในการใช้จ่ายเงิน หรือได้รับเงินช่วยเหลือหรือบริจาคเป็นสินทรัพย์ที่ให้ประโยชน์แก่หน่วยงานเกินหนึ่งปี จะทยอยรับรู้เป็นรายได้ตามสัดส่วนของค่าใช้จ่ายเพื่อการนั้นเกิดขึ้น หรือเกณฑ์การคำนวณค่าเสื่อมราคาสินทรัพย์ที่ได้รับตลอดอายุของสินทรัพย์นั้น

หมายเหตุ 5 เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด

หน่วย : บาท

	ปี 2558	ปี 2557
เงินทดรองราชการ	1,000,000.00	1,000,000.00
เงินฝากสถาบันการเงิน	799,167.60	14,880,433.48
เงินฝากคลัง	1,544,343.39	1,450,051.26
รวมเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	**3,343,510.99**	**17,330,484.74**

เงินทดรองราชการ เป็นเงินสดที่หน่วยงานมีไว้เพื่อใช้จ่ายเป็นค่าใช้จ่ายปลีกย่อยในสำนักงานตามวงเงินที่ได้รับอนุมัติจากกระทรวงการคลัง ตามระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วยเงินทดรองราชการ พ.ศ.2547 ซึ่งจะต้องส่งคืนคลังเมื่อหมดความจำเป็นในการใช้จ่าย ยอดคงเหลือสิ้นปีประกอบด้วย เงินสด เงินฝากธนาคารและใบสำคัญที่เบิกจากเงินทดรองราชการแล้วรอเบิกชดเชย

เงินฝากคลัง เป็นเงินที่หน่วยงานฝากไว้กับกระทรวงการคลังภายใต้ข้อกำหนดตามกฎหมาย โดยไม่มีดอกเบี้ย ซึ่งสามารถเบิกถอนได้เมื่อต้องการใช้จ่ายตามรายการที่กำหนดไว้ในระเบียบที่ระบุข้อจำกัดในการใช้จ่าย

เงินฝากคลังจำนวน 1,544,343.39 บาท (ปี 2557 จำนวน 1,450,051.26 บาท) ซึ่งแสดงอยู่ในเงินฝากคลังข้างต้น เป็นเงินนอกงบประมาณที่มีข้อจำกัดในการใช้จ่ายเพื่อจ่ายต่อไปให้บุคคลหรือหน่วยงานอื่นตามวัตถุประสงค์ที่ระบุไว้ในกฎหมายอันเป็นที่มาของเงินฝากคลังนั้น หน่วยงานไม่สามารถนำไปใช้จ่ายเพื่อประโยชน์ในการดำเนินงานของหน่วยงานตามปกติได้ แต่มีหน้าที่ถือไว้เพื่อจ่ายตามวัตถุประสงค์ ของเงินฝากคลัง ดังนี้

หน่วย : บาท

	ปี 2558	ปี 2557
เงินฝากเงินบริจาค	-	49,590.33
เงินฝากเงินประกันผลงาน	529,029.39	429,852.93
เงินฝากเงินประกันสัญญา	1,015,314.00	970,608.00
	1,544,343.39	**1,450,051.26**

หมายเหตุ 6 ลูกหนี้ระยะสั้น

หน่วย : บาท

	ปี 2558	ปี 2557
ลูกหนี้เงินยืมในงบประมาณ	194,753.89	83,340.00
เงินจ่ายล่วงหน้า	98,838,875.00	17,626,400.00
รายได้ค้างรับ	46,716.30	603,943.06
รวมลูกหนี้ระยะสั้น	**99,080,345.19**	**18,313,683.06**

ลูกหนี้เงินยืม ณ วันสิ้นปี แยกตามอายุหนี้ ดังนี้

ลูกหนี้เงินยืมในงบประมาณ	ยังไม่ถึงกำหนดชำระและการส่งใช้ใบสำคัญ	ถึงกำหนดชำระและการส่งใช้ใบสำคัญ	เกินกำหนดชำระและการส่งใช้ใบสำคัญ	(หน่วย:บาท) รวม
ปี 2558	194,753.89	-	-	194,753.89
ปี 2557	83,340.00	-	-	83,340.00

หมายเหตุ 7 **อาคาร และอุปกรณ์**

หน่วย : บาท

	ปี 2558	**ปี 2557**
อาคารและสิ่งปลูกสร้าง	118,097,507.87	117,710,093.89
หัก ค่าเสื่อมราคาสะสม-อาคารและสิ่งปลูกสร้าง	(115,285,930.53)	(114,859,037.87)
อาคาร และสิ่งปลูกสร้าง-สุทธิ	2,811,577.34	2,851,056.02
ครุภัณฑ์และอุปกรณ์	200,439,682.57	182,627,081.58
หัก ค่าเสื่อมราคาสะสม-ครุภัณฑ์และอุปกรณ์	(174,654,235.36)	(155,650,464.00)
ครุภัณฑ์และอุปกรณ์-สุทธิ	25,785,447.21	26,976,617.58
รวมอาคาร และอุปกรณ์-สุทธิ	**28,597,024.55**	**29,827,673.60**

หมายเหตุ 8 **สินทรัพย์ไม่มีตัวตน**

หน่วย : บาท

	ปี 2558	**ปี 2557**
สินทรัพย์ไม่มีตัวตน	8,887,001.51	7,315,253.57
หัก ค่าตัดจำหน่ายสะสม	(8,006,081.55)	(4,871,011.58)
รวมสินทรัพย์ไม่มีตัวตน-สุทธิ	**880,919.96**	**2,444,241.99**

หมายเหตุ 9 **เจ้าหนี้ระยะสั้น**

หน่วย : บาท

	ปี 2558	**ปี 2557**
เจ้าหนี้การค้า	81,501,782.00	50,696,439.13
เจ้าหนี้อื่น	43,537.10	2,655.74
ค่าสาธารณูปโภคค้างจ่าย	420,849.75	426,576.30
ใบสำคัญค้างจ่าย	577,136.30	952,903.59
รวมเจ้าหนี้ระยะสั้น	**82,543,305.15**	**52,078,574.76**

หมายเหตุ 10 เงินรับฝากระยะยาว

หน่วย : บาท

	ปี 2558	ปี 2557
เงินประกันผลงาน-ระยะยาว	85,543,861.11	66,601,767.57
เงินประกันอื่น-ระยะยาว	2,155,760.00	1,921,454.00
รวมเงินรับฝากระยะยาว	**87,699,621.11**	**68,523,221.57**

หมายเหตุ 11 การแก้ไขข้อผิดพลาดของงวดก่อน

สนข. ได้ปรับปรุงรายการสินทรัพย์ จำนวน (0.10) ล้านบาท รายการรายได้รอการรับรู้ (0.55) ล้านบาท และรายการเจ้าหนี้การค้า จำนวน 13.66 ล้านบาท ตามที่ได้ตรวจพบในงวดปี 2557 ซึ่งส่งผลกระทบให้รายการสินทรัพย์และหนี้สินแสดงคลาดเคลื่อน จำนวน 13.01 ล้านบาท สนข. ได้ปรับปรุงกับยอดรายได้สูง (ต่ำ) กว่าค่าใช้จ่ายสะสมยกมาต้นปี 2558

หมายเหตุ 12 รายได้จากงบประมาณ

หน่วย : บาท

	ปี 2558	ปี 2557
รายได้จากงบประมาณปีปัจจุบัน		
รายได้จากงบบุคลากร	81,389,694.68	76,332,635.24
รายได้จากงบดำเนินงาน	60,856,949.48	32,876,075.27
รายได้จากงบลงทุน	35,990,922.04	6,901,563.80
รายได้จากงบกลาง	26,539,457.34	25,792,677.26
รายได้จากงบรายจ่ายอื่น	296,256,169.56	352,978,064.98
หัก เบิกเกินส่งคืนเงินงบประมาณ	(1,560,927.89)	(651,218.88)
รวมรายได้จากงบประมาณปีปัจจุบัน-สุทธิ	**499,472,265.21**	**494,229,797.67**
รายได้จากงบประมาณปีก่อน ๆ (เงินกันไว้เบิกเหลื่อมปีเบิกจ่ายปีปัจจุบัน)		
รายได้จากงบดำเนินงาน	6,109,482.20	8,698,049.96
รายได้จากงบลงทุน	4,739,792.00	760,000.00
รายได้จากงบรายจ่ายอื่น	106,313,642.70	239,453,462.66
รวมรายได้จากงบประมาณปีก่อน ๆ	**117,162,916.90**	248,911,512.62
รวมรายได้จากงบประมาณ	**616,635,182.11**	743,141,310.29

หมายเหตุ 13 รายได้จากเงินกู้และรายได้อื่นจากรัฐบาล

สนข.ได้รับเงินกู้โดยสำนักงานบริหารหนี้สาธารณะเป็นผู้ดำเนินการกู้เงิน และจ่ายผ่านกรมบัญชีกลาง ภายใต้โครงการเงินกู้เพื่อฟื้นฟูเศรษฐกิจและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน (Development Policy Loan : DPL) สำหรับโครงการดำเนินงานบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม (Program Management Services : PMS)

หมายเหตุ 14 รายได้จากการอุดหนุนและบริจาค

หน่วย : บาท

	ปี 2558	**ปี 2557**
รายได้จากการอุดหนุน-หน่วยงานภาครัฐ	2,560,000.00	20,030,000.00
รายได้จากการบริจาค	38,741.69	51,067.00
รวมรายได้จากการอุดหนุนและบริจาค	**2,598,741.69**	**20,081,067.00**

สนข.ได้รับเงินจากกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน (กปถ.) กรมการขนส่งทางบก ภายใต้โครงการสำหรับดำเนินโครงการศึกษาวิจัย เรื่อง ยกระดับความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนให้กับประชาชนและนักท่องเที่ยวบนโครงข่ายถนนในพื้นที่อำเภอเกาะสมุยและอำเภอเกาะพะงัน จำนวน 2,560,000 บาท

หมายเหตุ 15 ค่าใช้จ่ายบุคลากร

หน่วย : บาท

	ปี 2558	**ปี 2557**
เงินเดือน	62,824,894.70	57,891,712.49
ค่าล่วงเวลา	1,690,280.00	1,238,130.00
เงินประจำตำแหน่ง	1,807,446.77	1,754,466.67
ค่าจ้าง	8,320,683.13	7,867,800.00
ค่าตอบแทนพนักงานราชการ	9,268,694.89	8,406,351.14
เงินช่วยค่าครองชีพ	86,818.70	53,575.00
เงินรางวัลประจำปี	-	579,659.70
ค่ารักษาพยาบาล	8,528,213.54	6,721,855.11
เงินช่วยการศึกษาบุตร	472,289.00	359,322.00
เงินชดเชย กบข.	1,122,596.60	1,030,651.04
เงินสมทบ กบข.	1,683,895.34	1,545,976.57
เงินสมทบ กสจ.	233,552.60	219,987.00
เงินสมทบกองทุนประกันสังคม	398,527.00	359,435.00
ค่าเช่าบ้าน	48,000.00	80,400.00
รวมค่าใช้จ่ายบุคลากร	**96,485,892.27**	**88,109,321.72**

หมายเหตุ 16 ค่าบำเหน็จบำนาญ

หน่วย : บาท

	ปี 2558	ปี 2557
บำนาญ	9,322,501.08	9,280,501.08
เงินช่วยค่าครองชีพ	1,065,209.36	722,493.47
บำเหน็จ	1,593,060.15	694,098.63
บำเหน็จดำรงชีพ	200,000.00	146,897.80
บำเหน็จตกทอด	461,431.90	-
ค่ารักษาพยาบาล	1,395,086.97	1,304,384.04
เงินช่วยการศึกษาบุตร	44,000.00	26,290.00
บำเหน็จบำนาญอื่น	63,211.20	63,211.20
รวมค่าบำเหน็จบำนาญ	**14,144,500.66**	**12,237,876.22**

หมายเหตุ 17 ค่าตอบแทน

หน่วย : บาท

	ปี 2558	ปี 2557
ค่าตอบแทนเฉพาะงาน	40,800.00	79,450.00
ค่าตอบแทนอื่น	50,980.00	85,100.00
รวมค่าตอบแทน	**91,780.00**	**164,550.00**

หมายเหตุ 18 ค่าใช้สอย

หน่วย : บาท

	ปี 2558	ปี 2557
ค่าใช้จ่ายฝึกอบรม	5,171,112.06	4,175,476.85
ค่าใช้จ่ายเดินทาง	1,559,406.48	2,002,201.55
ค่าซ่อมแซมและบำรุงรักษา	5,068,893.86	862,093.54
ค่าแก๊สและน้ำมันเชื้อเพลิง	140,645.11	161,278.99
ค่าจ้างเหมาบริการ	6,275,709.00	14,273,142.00
ค่าจ้างที่ปรึกษา	458,321,285.26	739,408,059.80
ค่าใช้จ่ายในการประชุม	1,644,040.00	1,235,725.00
ค่าเช่า	490,080.00	-
ค่าครุภัณฑ์มูลค่าต่ำกว่าเกณฑ์	1,376,359.08	841,517.71
ค่าใช้จ่ายผลักส่งเป็นรายได้แผ่นดิน	51,245.33	3,346.05
ค่าประชาสัมพันธ์	9,049,256.00	2,386,600.00
ค่าใช้สอยอื่น	240,210.60	221,105.52
รวมค่าใช้สอย	**489,388,242.78**	**765,570,547.01**

หมายเหตุ 19 ค่าสาธารณูปโภค

หน่วย : บาท

	ปี 2558	ปี 2557
ค่าไฟฟ้า	4,202,961.53	4,460,513.53
ค่าประปา	198,323.32	136,125.11
ค่าโทรศัพท์	551,016.35	562,521.92
ค่าบริการสื่อสารและโทรคมนาคม	42,886.44	1,380,208.86
ค่าบริการไปรษณีย์โทรเลขและขนส่ง	222,599.00	131,389.00
รวมค่าสาธารณูปโภค	**5,217,786.64**	**6,670,758.42**

หมายเหตุ 20 ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย

หน่วย : บาท

	ปี 2558	ปี 2557
อาคารและสิ่งปลูกสร้าง	426,892.66	346,988.95
ครุภัณฑ์	12,419,522.04	14,533,625.60
สินทรัพย์ไม่มีตัวตน	1,563,338.03	1,614,097.26
รวมค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	**14,409,752.73**	**16,494,711.81**

รายงานฐานะเงินงบประมาณรายจ่าย ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2558

รายการ	งบสุทธิ	การสำรองเงิน	ใบสั่งซื้อ/สัญญา	เบิกจ่าย	คงเหลือ
แผนงบประมาณ:					
พัฒนาโครงสร้าง					
พื้นฐาน					
งบบุคลากร	84,739,900.00	-	-	82,054,645.10	2,685,254.90
งบดำเนินงาน	49,252,483.00	12,899,215.12	2,975,690.73	33,331,677.15	45,900.00
งบลงทุน	89,804,217.00	266,859.32	9,888,835.00	79,648,522.68	-
งบรายจ่ายอื่น	286,551,500.00	11,809,187.00	16,767,563.00	257,974,750.00	-
รวม	**510,348,100.00**	**24,975,261.44**	**29,632,088.73**	**453,009,594.93**	**2,731,154.90**

รายงานฐานะเงินงบประมาณรายจ่ายจากเงินกันไว้เบิกเหลื่อมปี ก่อนปีงบประมาณ พ.ศ. 2557

รายการ	งบสุทธิ	การสำรองเงิน	ใบสั่งซื้อ/สัญญา	เบิกจ่าย	คงเหลือ
แผนงบประมาณ:					
พัฒนาโครงสร้าง					
พื้นฐาน					
งบบุคลากร		-			
งบดำเนินงาน	5,735,219.67	452,828.47	-	5,282,391.20	-
งบลงทุน	7,005,000.00	2,500,000.00	89,880.00	4,259,342.00	155,778.00
งบรายจ่ายอื่น	172,920,973.00	15,268,259.00	50,848,549.00	106,804,165.00	-
รวม	**185,661,192.67**	**18,221,087.47**	**50,938,429.00**	**116,345,898.20**	**155,778.00**

รายงานฐานะเงินงบประมาณรายจ่ายจากเงินกันไว้เบิกเหลื่อมปี ก่อนปีงบประมาณ พ.ศ.2556

รายการ	เงินกันไว้เบิกจ่ายเหลื่อมปี (สุทธิ)	เบิกจ่าย	คงเหลือ
แผนงบประมาณ:			
พัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน			
งบดำเนินงาน	1,513,866.78	721,700.00	792,166.78
งบรายจ่ายอื่น	15,000,000.00	5,000,000.00	-
รวม	**16,513,866.78**	**15,721,700.00**	**792,166.78**

รายงานฐานะเงินงบประมาณรายจ่ายจากเงินกันไว้เบิกเหลื่อมปี ก่อนปีงบประมาณ พ.ศ.2555

รายการ	เงินกันไว้เบิกจ่ายเหลื่อมปี (สุทธิ)	เบิกจ่าย	คงเหลือ
แผนงบประมาณ:			
พัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน			
งบดำเนินงาน	-	-	-
งบลงทุน	1,800,000.00	1,610,000.00	190,000.00
งบรายจ่ายอื่น	930,000.00	930,000.00	-
รวม	**2,730,000.00**	**2,540,000.00**	**190,000.00**

รายงานฐานะเงินงบประมาณรายจ่ายจากเงินกันไว้เบิกเหลื่อมปี ก่อนปีงบประมาณ พ.ศ.2554

รายการ	เงินกันไว้เบิกจ่ายเหลื่อมปี (สุทธิ)	เบิกจ่าย	คงเหลือ
แผนงบประมาณ: พัฒนาโครงสร้าง			
พื้นฐานและระบบการบริหาร			
การขนส่งสินค้าและบริการ			
งบลงทุน	1,000,000.00	-	-
รวม	**1,000,000.00**	-	-

รายงานฐานะเงินงบประมาณรายจ่ายจากเงินกันไว้เบิกเหลื่อมปี ก่อนปีงบประมาณ พ.ศ.2553

รายการ	เงินกันไว้เบิกจ่ายเหลื่อมปี (สุทธิ)	เบิกจ่าย	คงเหลือ
แผนงบประมาณ: พัฒนาโครงสร้าง			
พื้นฐานและระบบการบริหาร			
การขนส่งสินค้าและบริการ			
งบรายจ่ายอื่น	904,899.00	-	-
รวม	**904,899.00**	-	-

ภาคผนวก
ข้อมูลสารสนเทศเพื่อการวางแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) มีภารกิจสำคัญในการเสนอแนะนโยบาย มาตรการ มาตรฐาน และบูรราการการจัดทำแผนด้านการขนส่งและจราจร รวมทั้งการขับเคลื่อนแผนงาน โครงการ และมาตรการไปสู่การปฏิบัติ ตลอดจนการส่งเสริมความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อมในระบบการขนส่งและจราจร การพัฒนาและประยุกต์ใช้เทคโนโลยีเพื่อจัดทำและเผยแพร่ข้อมูลสารสนเทศและองค์ความรู้ด้านการขนส่งและจราจรของประเทศ ทั้งนี้ การเสนอแนะนโยบาย แผนงาน และมาตรการที่สามารถนำไปสู่การปฏิบัติได้อย่างเป็นรูปธรรมจำเป็นต้องมีข้อมูลที่ครบถ้วน ถูกต้อง สำหรับใช้ประกอบการตัดสินใจในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ ซึ่งปัจจุบัน สนข. โดยศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศการขนส่งและจราจร (ศทท.) ได้พัฒนาแบบจำลองการวิเคราะห์และพยากรณ์ด้านการขนส่งและจราจร เพื่อบูรณาการการพัฒนาการขนส่งและจราจร การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบและระบบโลจิสติกส์ รวมทั้งได้วิเคราะห์และจัดทำฐานข้อมูลต้นทุนการขนส่งสินค้าของประเทศสำหรับใช้เป็นข้อมูลและสารสนเทศประกอบการตัดสินใจเชิงนโยบายของกระทรวงคมนาคม และเป็นข้อมูลสนับสนุนสำหรับการวางแผนของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง โดยมีแนวคิดและผลการวิเคราะห์ปริมาณและต้นทุนการขนส่งสินค้าของประเทศ สรุปดังนี้

แนวคิดการพัฒนาแบบจำลองเพื่อการวิเคราะห์และพยากรณ์ด้านการขนส่งและจราจร

การพัฒนาแบบจำลองเพื่อการวิเคราะห์และพยากรณ์ด้านการขนส่งและจราจร สนข. ได้พิจารณาการคัดเลือกสินค้าเพื่อเป็นตัวแทนที่ครอบคลุมการขนส่งสินค้าทั้งประเทศ ประกอบด้วย (1) สินค้านำเข้าและส่งออกที่สำคัญของประเทศ (2) ปริมาณการขนส่งสินค้าภายในประเทศ สามารถจำแนกเป็น 8 กลุ่มสินค้า (180 ชนิดสินค้า) ได้แก่ กลุ่มสินค้ากสิกรรม กลุ่มสินค้าประมง กลุ่มสินค้าปศุสัตว์ กลุ่มสินค้าอุตสาหกรรมการเกษตร กลุ่มสินค้าอุตสาหกรรม กลุ่มสินค้าแร่และเชื้อเพลิง กลุ่มสินค้าผ่านแดน กลุ่มสินค้าสำหรับการขนส่งในประเทศ โดยแนวคิดการวิเคราะห์ปริมาณการขนส่งสินค้าภายในประเทศ และต้นทุนการขนส่งสินค้าตามรูปแบบการขนส่งสินค้า สรุปดังนี้

1) การวิเคราะห์ปริมาณการขนส่งสินค้าภายในประเทศ ปี 2557 ดำเนินการสำรวจปริมาณการขนส่งสินค้าต้นทาง-ปลายทาง (Origin-Destination : OD) ของจำนวน 180 สินค้า ปี 2556 ร่วมกับตัวเลขการคาดการณ์ดัชนีผู้ผลิต (Producer Price Index) รายกลุ่มสินค้าของกระทรวงพาณิชย์ ณ สถานะปี 2558 ซึ่งได้แสดงดัชนีผู้ผลิตที่ได้จัดทำขึ้นใหม่เมื่อวันที่ 2 กุมภาพันธ์ 2558 โดยใช้ปีฐาน 2553 เท่ากับ 100 (แทนปีฐานเดิมเมื่อปี 2548) และดัชนีผู้ผลิตรายกลุ่มสินค้าปี 2558 ที่ได้จัดแบ่งขึ้นใหม่เป็น (1) ดัชนีผลผลิตเกษตรกรรม (2) ดัชนีผลิตภัณฑ์จากเหมือง และ (3) ดัชนีผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม ทั้งนี้ ดัชนีผู้ผลิตดังกล่าวจะนำไปเป็นตัวแปรประกอบการประมาณการปริมาณการขนส่งสินค้าภายในประเทศ ปี 2557 ด้วยแบบจำลองการขนส่งและจราจรระดับประเทศ (NAM)

2) การวิเคราะห์ต้นทุนการขนส่งสินค้าตามรูปแบบการขนส่งสินค้า ด้วยวิธีการ"ราคาค่าใช้จ่ายจริงที่เกิดขึ้นของการขนส่งสินค้า (Consumer Price Index)" และตรวจสอบด้วยวิธีการ "การคำนวณต้นทุนฐานกิจกรรม (Activity Based Costing)" ผลการวิเคราะห์ต้นทุนที่ได้จะสะท้อนค่าใช้จ่ายจริงของภาคการขนส่งสินค้า (Transportation Price) ในภาคอุตสาหกรรม

3) การวิเคราะห์ต้นทุนการขนส่งสินค้าตามรูปแบบการขนส่งสินค้า ด้วยวิธีการ "ราคาค่าใช้จ่ายจริงที่เกิดขึ้นของการขนส่งสินค้า (Consumer Price Index)" และตรวจสอบด้วยวิธีการ "การคำนวณต้นทุนฐานกิจกรรม (Activity Based Costing)" ผลการวิเคราะห์ต้นทุนที่ได้จะสะท้อนค่าใช้จ่ายจริงของภาคการขนส่งสินค้า (Transportation Price) ในภาคอุตสาหกรรม

4) การวิเคราะห์และการประมาณการการขนส่งสินค้าภายในประเทศปี 2557 ได้วิเคราะห์ (1) ข้อมูลการขนส่งสินค้าภายในประเทศของแต่ละรูปแบบการขนส่งจากแบบจำลอง NAM ณ ปี 2557 โดยได้ปรับเทียบกับข้อมูลจากการสำรวจสินค้าจำนวน 180 ชนิดสินค้า ภายใต้โครงการศึกษาพัฒนาปรับปรุง บำรุงรักษาระบบฐานข้อมูลข้อสนเทศและแบบจำลอง เพื่อบูรณาการพัฒนาการขนส่งและจราจรการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบและระบบโลจิสติกส์ (TDL, 2558) (2) ข้อมูลของ ศทท.สปค. เพื่อวิเคราะห์และประมาณการข้อมูลการขนส่งสินค้าภายในประเทศในปี 2557 (หน่วย: ล้านตัน-กิโลเมตร) และต้นทุนการขนส่งสินค้าเฉลี่ย (หน่วย: บาท/ตัน-กิโลเมตร) ในปี 2557

ผลการวิเคราะห์และพยากรณ์ปริมาณการขนส่งสินค้า

ผลการวิเคราะห์พยากรณ์ปริมาณการขนส่งสินค้าภายในประเทศ ปี 2557 ตามการปรับปรุงย้อนหลัง ปี 2557 ดังแสดงในตาราง

ตารางแสดงประมาณการปริมาณการขนส่งสินค้า การขนส่งสินค้าภายในประเทศ และต้นทุนการขนส่งสินค้า จำแนกตามรูปแบบการขนส่งสินค้า ปี 2557

รูปแบบการขนส่ง	ปี 2557				
	ปริมาณการขนส่ง r (ล้านตันต่อปี)	สัดส่วนปริมาณการขนส่ง (ร้อยละ)	การขนส่งภายในประเทศ (ล้านตัน-กิโลเมตร)	สัดส่วนการขนส่งภายในประเทศ (ร้อยละ)	ต้นทุนการขนส่ง (บาท/ตัน-กิโลเมตร)
ทางถนน	724.625	87.14	235,200	92.31	2.12
ทางราง	11.667	1.40	2,666	1.05	0.95
ทางน้ำ	95.092	11.44	16,856	6.61	0.65
ทางอากาศ	0.132	0.02	78	0.03	10.00
รวม	**831.516**	**100**	**254,800**	**100**	**2.0129**

ที่มา : ข้อมูลจากแบบจำลอง NAM และข้อมูลจาก ศทท.สปค. และดัชนีผู้ผลิต (Producer Price Index) รายกลุ่มสินค้าของกระทรวงพาณิชย์ (ตุลาคม 2558)
หมายเหตุ : r หมายถึง ข้อมูลปรับปรุงย้อนหลัง

1) ปริมาณการขนส่งสินค้าภายในประเทศปี 2557 ในภาพรวมมีจำนวน 831.516 ล้านตันต่อปี โดยการขนส่งสินค้าทางถนนมีสัดส่วนสูงสุด จำนวน 724.625 ล้านตันต่อปี หรือคิดเป็นร้อยละ 87.14 ของปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมด สัดส่วนรองลงมา ได้แก่ ทางน้ำ ทางราง และทางอากาศ มีจำนวน 95.092 ล้านตันต่อปี 11.667 ล้านตันต่อปี และ 0.132 ล้านตันต่อปี หรือคิดเป็นร้อยละ 11.44 ร้อยละ 1.40 และร้อยละ 0.02 ของปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมด ตามลำดับ

2) การขนส่งสินค้าภายในประเทศ (ล้านตัน-กิโลเมตร) ปี 2557 ในภาพรวมมีจำนวน 254,800 ล้านตัน-กิโลเมตร โดยเป็นการขนส่งสินค้าทางถนนมีสัดส่วนสูงสุดจำนวน 235,200 ล้านตัน-กิโลเมตร หรือคิดเป็นร้อยละ 92.31 ของการขนส่งสินค้าทั้งหมดสัดส่วนรองลงมา ได้แก่ ทางน้ำ ทางราง และทางอากาศมีจำนวน 16,856 ล้านตัน-กิโลเมตร 2,666 ล้านตัน-กิโลเมตร และ 78 ล้านตัน-กิโลเมตร หรือคิดเป็นร้อยละ

3) ต้นทุนการขนส่งสินค้าเฉลี่ยในแต่ละรูปแบบการขนส่ง ปี 2557 มีค่า 2.0129 บาท/ตัน-กิโลเมตร

ทั้งนี้ ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศการขนส่งและจราจร (ศทท.) สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร จะได้วิเคราะห์และประมาณการปริมาณการขนส่งสินค้า การขนส่งสินค้าภายในประเทศ และต้นทุนการขนส่งสินค้า จำแนกตามรูปแบบการขนส่ง เผยแพร่เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการตัดสินใจเชิงนโยบายของกระทรวงคมนาคม และเป็นข้อมูลสนับสนุนสำหรับการวางแผนของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอย่างต่อเนื่องต่อไป

สนข

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
กระทรวงคมนาคม











สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) กระทรวงคมนาคม

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

www.otp.go.th