สนข
สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร



รายงานประจำปี 2565

สนข. : ขับเคลื่อนแผนงานคมนาคม
เพื่อความสุขของประชาชน

www.otp.go.th
Otpthailand

สนข
สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร



สนข. ขับเคลื่อนพันธกิจ สู่เป้าหมายด้วยยุทธศาสตร์



สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.)

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

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

รายงานประจำปี 2565 ได้รวบรวมผลการดำเนินงานสำคัญในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งดังกล่าวในรอบปี เพื่อเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ให้กับประชาชน หน่วยงาน และผู้สนใจทั่วไปได้ใช้เป็นข้อมูลทางวิชาการที่เป็นประโยชน์ในการพัฒนาภาคคมนาคมขนส่งของประเทศในภาพรวมต่อไป

สารบัญ



2 คำนำ

4 แผนผังโครงสร้างกระทรวงคมนาคม

5 แผนผังโครงสร้างสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.)

6 คณะผู้บริหาร

9 ประวัติความเป็นมา

12 สำนักแผนงาน

28 สำนักแผนความปลอดภัย

41 สำนักงานโครงการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม

45 สำนักส่งเสริมระบบการขนส่งและจราจรในภูมิภาค

52 กองจัดระบบการจราจรทางบก

59 กองพัฒนาระบบการขนส่งและจราจร

67 ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศการขนส่งและจราจร

73 กลุ่มพัฒนาระบบบริหาร

84 กลุ่มบริหารงานคลัง

แผนผังโครงสร้างกระทรวงคมนาคม



สำนักงานรัฐมนตรี

กลุ่มภารกิจอำนวยการ

- สำนักงานปลัดกระทรวง
- สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

กลุ่มภารกิจการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านทางหลวง

- กรมทางหลวง
- กรมทางหลวงชนบท

กลุ่มภารกิจด้านการขนส่ง

- กรมการขนส่งทางบก
- กรมเจ้าท่า
- กรมท่าอากาศยาน
- กรมการขนส่งทางราง

รัฐวิสาหกิจในกำกับดูแลของกระทรวงคมนาคม

การขนส่งทางบก

- การทางพิเศษแห่งประเทศไทย
- องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ
- บริษัท ขนส่ง จำกัด

การขนส่งทางราง

- การรถไฟแห่งประเทศไทย
- บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด
- การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
- บริษัท เอสอาร์ที แอสเสท จำกัด

การขนส่งทางน้ำ

- การท่าเรือแห่งประเทศไทย

การขนส่งทางอากาศ

- สถาบันการบินพลเรือน
- บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด
- บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)
- บริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด

องค์การมหาชน

- สถาบันวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีระบบราง

องค์กรอิสระตามกฎหมาย

- สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

แผนผังโครงสร้างสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.)

สนข
สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

ผู้อำนวยการ

- กลุ่มพัฒนาระบบบริหาร
- กลุ่มตรวจสอบภายใน
- นักวิชาการขนส่งทรงคุณวุฒิ

รองผู้อำนวยการ (1)

- สำนักบริหารกลาง
- ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศการขนส่งและจราจร
- สำนักงานโครงการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม
- สำนักส่งเสริมระบบการขนส่งและจราจรในภูมิภาค

รองผู้อำนวยการ (2)

- กองจัดระบบการจราจรทางบก
- กองพัฒนาระบบการขนส่งและจราจร
- สำนักแผนความปลอดภัย
- สำนักแผนงาน

สนข
สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

คณะผู้บริหาร

1 ต.ค. 64 – 30 ก.ย. 65

1



2



3



4



1. นายปัญญา ชูพานิช
ผู้อำนวยการ

2. นางวิไลรัตน์ ศิริโสภณศิลป์
รองผู้อำนวยการ

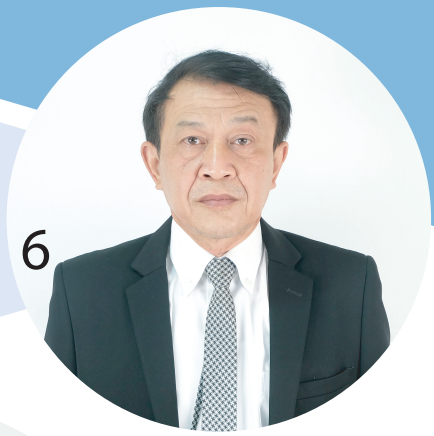
3. นายสุรพงษ์ เมี้ยนมิตร
รองผู้อำนวยการ

4. นางสาวลักษณวดี ธนามี
นักวิชาการขนส่งทรงคุณวุฒิ
(31 มีนาคม – 30 กันยายน 2565)

คณะผู้บริหาร

1 ต.ค. 64 – 30 ก.ย. 65











5. นางผาณิต มั่งมี
ผู้อำนวยการสำนักบริหารกลาง

7. นางสาวกฤติกา บูรณะดิษ
ผู้อำนวยการสำนักแผนความปลอดภัย

9. นายเริงศักดิ์ ทองสม
ผู้อำนวยการกองพัฒนาระบบการขนส่งและจราจร

6. นายศิริเกษ อภิรัตน์
ผู้อำนวยการกองจัดระบบการจราจรทางบก

8. (ว่าง)
ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน

คณะผู้บริหาร

1 ต.ค. 64 – 30 ก.ย. 65











10. นางสาวกรุณา เนียมเอี่ยม
ผู้อำนวยการสำนักงานโครงการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม

11. นางสาวลักษณวดี ธนามี
ผู้อำนวยการศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศการขนส่งและจราจร

12. นายจิรโรจน์ ศุกลรัตน์
ผู้อำนวยการสำนักส่งเสริมระบบการขนส่งและจราจรในภูมิภาค

13. นายบัญชา มณีคำ
หัวหน้ากลุ่มพัฒนาระบบบริหาร

14. นางสาวพิณญาดา เอี่ยมเหม
หัวหน้ากลุ่มตรวจสอบภายใน



ประวัติความเป็นมา

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

วิสัยทัศน์ "องค์กรนำในการกำหนดทิศทางและขับเคลื่อนการพัฒนาระบบคมนาคมของประเทศ"

พันธกิจ

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

ภารกิจ

เกี่ยวกับการเสนอแนะนโยบายและจัดทำแผนหลัก แผนแม่บท และยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบการขนส่งและจราจร ความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อมในระบบการขนส่งของประเทศ

อำนาจหน้าที่

1. ศึกษา วิเคราะห์ และจัดทำแผนหลัก แผนแม่บท แผนการลงทุนด้านการขนส่งและจราจรในระดับประเทศ รวมทั้งติดตามและประเมินผลการดำเนินงานตามแผนดังกล่าว

2. ศึกษา เสนอแนะนโยบายและกำหนดมาตรการ มาตรฐานด้านการจัดระบบการจราจรทางบก ให้สอดคล้องกับแผนหลักด้านการขนส่งและจราจร วิเคราะห์กลั่นกรองความเหมาะสมของแผนงานและโครงการจัดระบบการจราจรทางบกเสนอต่อคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก รวมทั้งการดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกและกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง

3. ศึกษา วิเคราะห์ และจัดทำรายงานด้านการขนส่งและจราจร ความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อมในระบบการขนส่ง

4. ศึกษา วิเคราะห์ และวิจัยเพื่อจัดทำรายงานและแนวโน้มของการขนส่งและจราจร ทั้งในด้านเศรษฐกิจ ความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อม และจัดทำระบบข้อมูลและสารสนเทศของการขนส่งและจราจร รวมทั้งพัฒนาเทคโนโลยีการจราจรและขนส่งอัจฉริยะ

5. ปฏิบัติการอื่นใดตามที่กฎหมายกำหนดให้เป็นอำนาจหน้าที่ของสำนักงานหรือตามที่รัฐมนตรีหรือคณะรัฐมนตรีมอบหมาย

ค่านิยมองค์กร " OTP to TOP " สร้างทีมงานที่ดี สร้างโอกาส สร้างความเป็นมืออาชีพ

T-Teamwork : สร้างทีมงานที่ดี เชื่อใจซึ่งกันและกัน ทำงานร่วมกันในทุกระดับ มีส่วนร่วมในการทำงานและสร้างเครือข่ายการทำงานร่วมกัน รับฟังความคิดเห็นซึ่งกันและกัน สร้างผลงานเพื่อมุ่งสู่เป้าหมายขององค์กร

O-Opportunity : สร้างโอกาสในการเรียนรู้ร่วมกัน และให้ความสำคัญกับการสื่อสารที่สร้างสรรค์

P-Professional : สร้างความเป็นมืออาชีพ รู้หน้าที่ รับผิดชอบ ซื่อสัตย์ มีมนุษยสัมพันธ์ มีน้ำใจเอื้อเฟื้อเผื่อแผ่ อยู่ร่วมกันอย่างมีความสุข และพัฒนาตนเองอย่างต่อเนื่อง เพื่อสร้างความเชี่ยวชาญ



สนข
สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร



การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง เพื่อมุ่งสู่การขนส่งอย่างยั่งยืน



โครงการภายใต้หุ้นส่วนความร่วมมือด้านโครงสร้างพื้นฐาน Partnerships for Infrastructure (P4I) ร่วมกับกระทรวงคมนาคม

1. ความเป็นมา

โครงการ Project on Expanding Transport Cooperation through Partnerships for Infrastructure and the Ministry of Transport (P4I - MOT) เป็นไปตามข้อตกลงความร่วมมือด้านการพัฒนาระหว่างไทยและออสเตรเลีย พ.ศ. 2532 บันทึกความเข้าใจเกี่ยวกับความร่วมมือไตรภาคีเพื่อการพัฒนา พ.ศ. 2545 และปฏิญญาร่วมว่าด้วยความเป็นหุ้นส่วนทางยุทธศาสตร์ระหว่างราชอาณาจักรไทยกับเครือรัฐออสเตรเลีย ซึ่งนายกรัฐมนตรีของทั้งสองประเทศได้ร่วมลงนามเมื่อเดือนพฤศจิกายน 2563 โครงการ P4I - MOT เป็นหนึ่งในโครงการภายใต้ข้อริเริ่ม Partnerships for Infrastructure (P4I) ของรัฐบาลออสเตรเลีย ที่มุ่งเสริมสร้างบทบาทของออสเตรเลียในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงและอาเซียน รวมถึงในกรอบยุทธศาสตร์ความร่วมมือทางเศรษฐกิจอิรวดี - เจ้าพระยา - แม่โขง (Ayeyawady - Chao Phraya - Mekong Economic Cooperation Strategy : ACMECS)

2. วัตถุประสงค์ของโครงการ

เพื่อสนับสนุนการพัฒนานโยบายและโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมในประเทศไทย โดยการมีส่วนร่วมหารือเชิงนโยบายและจัดกิจกรรมเพื่อเพิ่มขีดความสามารถให้บุคลากรและองค์กรเพื่อส่งเสริมการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมที่ยั่งยืน โครงการนี้เป็นส่วนหนึ่งของข้อริเริ่มหุ้นส่วนความร่วมมือด้านโครงสร้างพื้นฐาน (P4I) ของรัฐบาลออสเตรเลียโดยร่วมมือกับรัฐบาลไทย เพื่อสนับสนุนการเติบโตอย่างมีส่วนร่วม (Inclusive Growth) ผ่านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่ยั่งยืนของประเทศในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้

3. ระยะเวลาดำเนินโครงการ

โครงการ P4I - MOT มีกรอบระยะเวลาดำเนินการรวม 3 ปี (พ.ศ. 2565 - 2567) โดยได้มีการลงนามหนังสือแลกเปลี่ยนโครงการ (Exchange of Notes : EN) ทั้งฉบับภาษาอังกฤษและภาษาไทย โดยเอกอัครราชทูตออสเตรเลียประจำประเทศไทยและอธิบดีกรมความร่วมมือระหว่างประเทศ กระทรวงการต่างประเทศ เมื่อวันที่ 26 สิงหาคม 2565





4. รูปแบบการดำเนินโครงการ

รัฐบาลออสเตรเลียจะสนับสนุนงบประมาณจำนวนไม่เกิน 5,000,000 เหรียญออสเตรเลีย (ประมาณ 115 ล้านบาท) เพื่อดำเนินโครงการต่างๆ ในรูปแบบการสนับสนุนด้านบุคลากร การสนับสนุนด้านเทคนิค และการสนับสนุนทางการเงินตามความเหมาะสม และให้การสนับสนุนผู้เชี่ยวชาญต่างประเทศเพื่อปฏิบัติหน้าที่ภายใต้โครงการ P4I - MOT และสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) จะช่วยประสานงานสนับสนุน และอำนวยความสะดวกในการปฏิบัติงานและการดำเนินโครงการ

5. หน่วยงานผู้ดำเนินโครงการ

รัฐบาลออสเตรเลียได้มอบหมายให้กระทรวงการต่างประเทศและการค้าระหว่างประเทศออสเตรเลียดำเนินโครงการนี้ โดยในส่วนของรัฐบาลไทยมอบหมายให้ สนข. กระทรวงคมนาคม เป็นผู้ดำเนินโครงการ

6. กลไกการดำเนินโครงการ

หน่วยงานผู้ดำเนินโครงการจะร่วมกันจัดทำแผนปฏิบัติงาน และจัดตั้งคณะกรรมการประสานงานร่วมระหว่างฝ่ายไทยและออสเตรเลีย (Joint Coordinating Committee : JCC) ประกอบด้วย ผู้แทนฝ่ายไทยจากหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคมและผู้แทนโครงการ P4I และสถานเอกอัครราชทูตออสเตรเลียประจำประเทศไทย เพื่อร่วมกำกับดูแลโครงการและให้คำแนะนำในการดำเนินกิจกรรมให้เป็นไปตามแผนงานที่กำหนดไว้

7. แผนปฏิบัติงาน

ในเบื้องต้น ประกอบด้วย 4 กิจกรรม ได้แก่

กิจกรรมที่ 1 Capacity Building Program

กิจกรรมที่ 2 Roadmap to Transition Public Buses to Electric Vehicles

กิจกรรมที่ 3 Review 20 - year EV Development Plan for Public Transport (road, rail, and water)

กิจกรรมที่ 4 Address Free Flow Tolling Implementation Issues






ปัจจุบัน อยู่ระหว่างการดำเนินกิจกรรมที่ 2 การจัดทำแผนที่นำทางในการเปลี่ยนผ่านรถโดยสารสาธารณะประเภทสันดาปเพื่อก้าวสู่การเป็นรถโดยสารสาธารณะประเภทไฟฟ้า (Roadmap to Transition Public Buses to Electric Vehicles) โดยได้มีการศึกษาทบทวน ระบุผู้มีส่วนได้เสีย ศึกษาทบทวนการดำเนินงานของต่างประเทศ และระบบสภาวะแวดล้อมของรถโดยสารไฟฟ้า และได้มีการจัดการประชุมเชิงปฏิบัติการร่วมกับผู้มีส่วนได้เสียที่เกี่ยวข้องเพื่อรับฟังความเห็น ข้อเสนอแนะ ก่อนนำไปจัดทำร่างแผนที่นำทางต่อไป ทั้งนี้ กิจกรรมที่ 1 Capacity Building Program จะดำเนินการในช่วงต้นปี 2566 สำหรับกิจกรรมที่ 3 และ 4 จะพิจารณาเมื่อดำเนินการกิจกรรมที่ 1 และ 2 แล้วเสร็จ โดยจะจัดทำขอบเขตโดยละเอียดของงาน (TOR) สำหรับแต่ละกิจกรรม เพื่อเสนอให้คณะกรรมการ JCC ให้ความเห็นชอบก่อนเริ่มดำเนินกิจกรรมต่อไป

ความร่วมมือภายใต้โครงการ P4I - MOT จะช่วยส่งเสริมและผลักดันนโยบายของกระทรวงคมนาคมในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและบริการด้านคมนาคม ช่วยเพิ่มขีดความสามารถให้กับบุคลากรและหน่วยงานของกระทรวงคมนาคม เพื่อนำไปสู่การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมที่ยั่งยืนและมีประสิทธิภาพต่อไป



การขอรับความช่วยเหลือทางวิชาการจากสำนักงานส่งเสริมการค้าและการพัฒนาแห่งสหรัฐอเมริกา (U.S. Trade and Development Agency : USTDA) เพื่อดำเนินโครงการศึกษาจัดทำแผนพัฒนาระบบโลจิสติกส์และการขนส่งต่อเนื่องอย่างบูรณาการของประเทศไทย (Thailand Integrated Logistics and Intermodal Transport Development Plan)



1. ความเป็นมา

กระทรวงคมนาคมมีนโยบายในการส่งเสริมการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งจากทางถนนไปสู่ทางรางและทางน้ำ และการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเพื่อใช้ประโยชน์จากการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรางให้เกิดความคุ้มค่าอย่างมีประสิทธิภาพและมุ่งสู่การลดต้นทุนการขนส่ง USTDA ได้เสนอให้ความช่วยเหลือทางวิชาการในการศึกษาและให้ข้อเสนอแนะเพื่อให้กระทรวงคมนาคมสามารถบรรลุเป้าหมายในการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบผ่านทางระบบราง

2. วัตถุประสงค์ของโครงการ

เพื่อให้ข้อเสนอแนะแก่สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร ในการบรรลุเป้าหมายการขนส่งสินค้าต่อเนื่องหลายรูปแบบทางรถไฟในการลดต้นทุนการขนส่ง ลดมลพิษและอุบัติเหตุทางถนน และส่งเสริมให้ไทยเป็นศูนย์กลางการขนส่งในภูมิภาค โดยเน้นการเชื่อมต่อจากท่าเรือแหลมฉบัง ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ท่าเรือบก (Inland Dry Ports) และแนวระเบียงเศรษฐกิจหลัก

3. ทุน (Grant Fund)

วงเงินรวมทั้งสิ้น 1,360,740 USD (ประมาณ 51 ล้านบาท) โดยเป็นเงินให้เปล่า

4. ระยะเวลาดำเนินการศึกษา

การศึกษาประมาณ 14 เดือน

5. ขอบเขตงาน

- ศึกษาทบทวนข้อมูล นโยบาย ยุทธศาสตร์ ผลการศึกษา และหารือผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย
- ศึกษาทบทวนการขนส่งต่อเนื่องในปัจจุบัน แบ่งเป็น 4 กลุ่มตลาด

กลุ่มที่ 1 นำเข้า - ส่งออก และ Land bridge ทางทะเลและทางน้ำ
กลุ่มที่ 2 ขนส่งสินค้าทั่วไปภายในประเทศทางถนน ราง น้ำ
กลุ่มที่ 3 นำเข้า - ส่งออกผ่านแดนทางบก
กลุ่มที่ 4 นำเข้า - ส่งออกผ่านแดนทางอากาศ

- คาดการณ์ปริมาณการขนส่งและจราจรของแต่ละกลุ่มตลาดและรูปแบบการขนส่ง
- จัดทำแผนการดำเนินงาน และระบุมาตรการที่จำเป็นเพื่อส่งเสริมการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้าจากถนนสู่ราง
- เสนอแนะโครงการนำร่องศูนย์บูรณาการโลจิสติกส์และขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบอย่างน้อย 3 แห่ง Pilot Integrated Logistics & Intermodal Transport Center (ILIT) ประกอบด้วย การประเมินความเป็นไปได้ทางเทคนิค รูปแบบทางการเงิน การประเมินทางเศรษฐศาสตร์ สิ่งแวดล้อมเบื้องต้นและผลกระทบต่อสังคม เพื่อสาธิตให้เห็นการดำเนินงานร่วมกันระหว่างผู้ประกอบการทางถนนและการรถไฟแห่งประเทศไทย

6. แนวเส้นทางศึกษา

แนวเส้นทางที่ 1 การขนส่งสินค้าจากท่าเรือแหลมฉบัง จังหวัดหนองคาย (ทางรถไฟและถนน)

แนวเส้นทางที่ 2 การขนส่งสินค้าจากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ นิคมอุตสาหกรรมในเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor: EEC)

แนวเส้นทางที่ 3 การขนส่งสินค้าจากโรงงานอุตสาหกรรมในเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor: EEC) และอ่าวไทยฝั่งตะวันออกไปยังอ่าวไทยฝั่งตะวันตกและเชื่อมต่อไปยัง Landbridge ชุมพร - ระนอง

แนวเส้นทางที่ 4 การขนส่งสินค้าตามแนวระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ (Southern Economic Corridor : SEC) ผ่านจังหวัดชุมพร ระนอง สุราษฎร์ธานี และนครศรีธรรมราช

7. ความสำคัญในการพัฒนาโครงข่ายการขนส่งต่อเนื่อง

- ลดต้นทุนการขนส่ง โดยปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งจากถนนไปสู่ทางราง
- ลดมลพิษจากการขนส่งทางถนนซึ่งเป็นผลจากการปรับเปลี่ยนรูปแบบสู่การขนส่งทางราง
- ส่งเสริมความปลอดภัยจากการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้าไปสู่ทางราง
- ลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุทางถนน
- ส่งเสริมให้ไทยเป็นศูนย์กลางการขนส่งในภูมิภาคโดยมุ่งที่ท่าเรือแหลมฉบัง

8. ประโยชน์ที่จะได้รับ

- ข้อเสนอแนะเพื่อส่งเสริมการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้าจากถนนสู่ทางรางของไทย โดยจะระบุถึงโครงสร้างพื้นฐาน เทคโนโลยี และการปรับปรุงการดำเนินงานที่จะช่วยเสริมสร้างระบบการขนส่งต่อเนื่องของไทย
- โครงการนำร่องศูนย์บูรณาการโลจิสติกส์และขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบอย่างน้อย 3 แห่ง Pilot Integrated Logistics & Intermodal Transport Center (ILIT) เพื่อสาธิตให้เห็นการดำเนินงานร่วมกันระหว่างผู้ประกอบการทางถนนและการรถไฟแห่งประเทศไทย

9. สถานะปัจจุบัน

คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 1 พฤศจิกายน 2565 ให้ความเห็นชอบร่างบันทึกความตกลงฯ ดังกล่าว และอนุมัติให้ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมหรือผู้ที่ได้รับมอบหมายเป็นผู้ลงนามฝ่ายไทย ทั้งนี้ คาดว่าจะมีการลงนามใน Grant Agreement ภายในปี 2565 และจะมีการประกาศเชิญชวนที่ปรึกษาเพื่อยื่นข้อเสนอเพื่อดำเนินการศึกษาและจัดทำแผนดังกล่าวต่อไป

การดำเนินงานตามแผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมเพื่อสนับสนุนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2560 – 2565)

มติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 12 มีนาคม 2564 ได้เห็นชอบในหลักการ (ร่าง) แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติและให้หน่วยงานของรัฐปรับปรุงแผนระดับ 3 ในความรับผิดชอบตามนัยมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 4 ธันวาคม 2560 ให้สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติและแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ ดังนั้น กระทรวงคมนาคม โดยสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร จึงได้ร่วมกับหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคมที่เกี่ยวข้อง ดำเนินการปรับปรุงแผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมเพื่อสนับสนุนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2560 - 2565) โดยได้เพิ่มเติมแผนงาน/โครงการ ที่จะดำเนินการในปีงบประมาณ พ.ศ. 2565 เพื่อให้สอดคล้องตามนัยมติคณะรัฐมนตรีดังกล่าว โดยมีเป้าประสงค์เพื่อเป็นการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ให้สมบูรณ์ต่อเนื่องจากแผนฯ ก่อนหน้า รวมถึงขจัดปัญหา Missing Link รองรับนโยบายส่งเสริมการรวมกลุ่มอุตสาหกรรม (Super Cluster) ที่รัฐบาลกำหนดให้เป็นกลไกขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศในอนาคต ในยุค Thailand 4.0 ซึ่งเป็นการยกระดับความสามารถการแข่งขันของประเทศ พัฒนาสู่เศรษฐกิจดิจิทัล ภายใต้วิสัยทัศน์ "ต่อเนื่อง เชื่อมโยง ขับเคลื่อน ยั่งยืน" ประกอบด้วย 4 ยุทธศาสตร์หลักที่สำคัญ รวม 295 แผนงาน/โครงการ วงเงินรวมทั้งสิ้น 1,000,307.93 ล้านบาท







รูปที่ 1 : ยุทธศาสตร์ภายใต้แผนยุทธศาสตร์โลจิสติกส์กระทรวงคมนาคมฯ ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2560 - 2565)



สนข. ได้ประมวลสรุปข้อมูลผลการดำเนินงานตามแผนงาน/โครงการ/มาตรการ ภายใต้แผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมฯ ฉบับที่ 3 ของหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม ณ เดือนกันยายน 2565 โดยมีความคืบหน้าผลการดำเนินงาน ดังนี้

- โครงการที่ดำเนินงานแล้วเสร็จ จำนวน 133 โครงการ คิดเป็นร้อยละ 45 อาทิ โครงการพัฒนาท่าเทียบเรือชายฝั่ง (ท่าเทียบเรือ A) ที่ท่าเรือแหลมฉบัง โครงการปรับปรุงและพัฒนาท่าเทียบเรือชายฝั่ง 20G โครงการศึกษาระบบมาตรฐานคุณภาพการขนส่งสินค้าเกษตรและอาหารด้วยรถบรรทุก (Cold Chain Management) โครงการก่อสร้างสถานีรถไฟอู่ตะเภา โครงการจัดหาเครื่องมือฝึกจำลองการปฏิบัติงานทำสินค้าเทกอง เรือคอนเทนเนอร์ เรือ General Cargo เรือโดยสาร เรือเฟอร์รี่ โครงการยกระดับระบบมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุก เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าทางถนนของประเทศไทย เป็นต้น
- โครงการที่อยู่ระหว่างการดำเนินงาน จำนวน 83 โครงการ คิดเป็นร้อยละ 28 อาทิ โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ 10 สาย โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 3 โครงการพัฒนาศูนย์กลางขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟที่ท่าเรือแหลมฉบัง (SRTO) โครงการเพิ่มขีดความสามารถและประสิทธิภาพท่าอากาศยาน โครงการก่อสร้างทางหลวง/ทางหลวงชนบท และโครงการศูนย์การขนส่งชายแดนจังหวัดนครพนม เป็นต้น
- ชะลอโครงการ จำนวน 18 โครงการ คิดเป็นร้อยละ 6 อาทิ

1) โครงการสถานีขนส่งสินค้าภูมิภาค เนื่องจากกระทรวงคมนาคมได้มีมติให้มีการทบทวนตำแหน่งที่ตั้งให้เชื่อมระบบรางอย่างไร้รอยต่อ โดยอยู่ระหว่างการทบทวนเพื่อให้เกิดการบูรณาการต่อไป

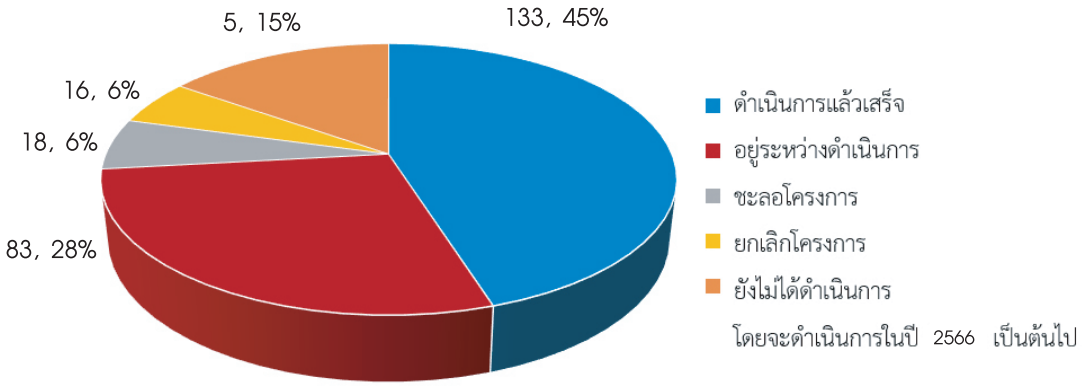
2) ทล.3701 สะพานลอยข้ามทางรถไฟ ทางบริการทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 กรุงเทพฯ - ชลบุรี เนื่องจากมีการปรับแบบเพื่อให้สอดคล้องกับโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน

3) โครงการเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าในแม่น้ำป่าสัก โดยการก่อสร้างระบบป้องกันตลิ่งเพื่อพัฒนาร่องน้ำทางเรือเดิน (ระยะยาว) โดยจะพิจารณาขอรับการจัดสรรงบประมาณปี พ.ศ. 2576 - 2579 หลังติดตามงานระยะที่ 1 และระยะที่ 2 ก่อนดำเนินการต่อไป

- ยกเลิกโครงการ จำนวน 16 โครงการ คิดเป็นร้อยละ 6 อาทิ

1) โครงการก่อสร้างทางหลวงชนบทสนับสนุนสะพานข้ามแม่น้ำโขง แห่งที่ 4 จังหวัดเชียงราย เนื่องจากติดปัญหาสิ่งแวดล้อมไม่สามารถขยายถนนกว้างกว่าที่มีอยู่เดิมได้ จึงไม่เหมาะสมเป็นเส้นทางรถบรรทุก

2) โครงการพัฒนาลานจัดคิวรถบรรทุกเพื่อเข้าสู่ท่าเรือขนถ่ายสินค้าในแต่ละท่า (Terminal) ในท่าเรือแหลมฉบัง เนื่องจากปัจจุบัน การท่าเรือแห่งประเทศไทยได้มีการใช้ระบบจองคิวรถบรรทุกในการเข้าสู่ท่าเรือเรียบร้อยแล้ว



รูปที่ 2 : ภาพรวมความคืบหน้าผลการดำเนินงานแยกตามสถานะโครงการ

ปัจจุบัน สนข. ได้จัดทำแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 4 พ.ศ. 2566 - 2570 ในส่วนของกระทรวงคมนาคม โดยได้ดำเนินการร่วมกับหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม และได้บรรจุแผนงานโครงการที่เกี่ยวข้องตามกรอบแนวทาง เป้าหมาย และตัวชี้วัดที่สอดคล้องกับแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย (พ.ศ. 2566 - 2570) ของสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ทั้งนี้ สศช. อยู่ระหว่างนำเสนอ (ร่าง) แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย (พ.ศ. 2566 - 2570) ฉบับดังกล่าวต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อให้ความเห็นชอบต่อไป

การจัดทำงบประมาณรายจ่ายประจำปี แผนงานบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2565

การจัดทำงบประมาณรายจ่ายประจำปี แผนงานบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2565 ซึ่ง สนข. เป็นหน่วยงานเจ้าภาพ และมีหน่วยงานภายใต้แผนงานบูรณาการรวม 6 กระทรวง 19 หน่วยงาน วงเงินรวม 107,481.0312 ล้านบาท รวม 52 โครงการ มีเป้าหมายการดำเนินงาน 2 เป้าหมาย คือ

1) โครงข่ายคมนาคมขนส่งมีความสะดวก รวดเร็ว และมีประสิทธิภาพ สามารถเชื่อมโยงทั่วถึงทั้งภายในประเทศและต่างประเทศ

2) การบริหารจัดการโลจิสติกส์และห่วงโซ่อุปทาน และการอำนวยความสะดวกทางการค้าให้มีประสิทธิภาพและได้มาตรฐานสากล โดยผลการดำเนินงาน

ณ สิ้นไตรมาสที่ 4 (ตุลาคม 2564 - กันยายน 2565) มีผลการเบิกจ่ายงบประมาณรวม 91,147.0543 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 84.80 ซึ่งเบิกจ่ายได้น้อยกว่าแผนที่กำหนดไว้ ประกอบด้วย

1) พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางถนน ได้ระยะทาง 1,563.7320 กิโลเมตร

2) พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อส่งเสริมการขนส่งทางราง ได้ระยะทาง 110.65 กิโลเมตร

3) พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อส่งเสริมการขนส่งทางน้ำได้ 37 แห่ง

4) พัฒนาสถานีขนส่งผู้โดยสาร 1 แห่ง

5) พัฒนาขีดความสามารถท่าอากาศยานในภูมิภาค 23 แห่ง

6) ต้นทุนด้านโลจิสติกส์และโซ่อุปทานของสถานประกอบการเป้าหมายลดลงคิดเป็น 1,503.0000 ล้านบาท

7) จับคู่ธุรกิจระหว่าง LSPs ไทย กับ LSPs ต่างประเทศ และผู้ประกอบการการค้าระหว่างประเทศได้สำเร็จ 754 คู่

ทั้งนี้ โครงการส่วนใหญ่อยู่ระหว่างดำเนินการซึ่งดำเนินการได้ล่าช้ากว่าแผน เนื่องจากหน่วยงานไม่สามารถดำเนินการได้โดยมีสาเหตุ อาทิ สถานการณ์การระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID - 19) ปัญหาการขาดแคลนแรงงานก่อสร้าง สถานการณ์น้ำท่วมและระดับน้ำทะเลหนุนสูงส่งผลให้ไม่สามารถทำงานได้เต็มเวลาตามแผน และปัญหาจากการเวนคืนที่ดิน เป็นต้น





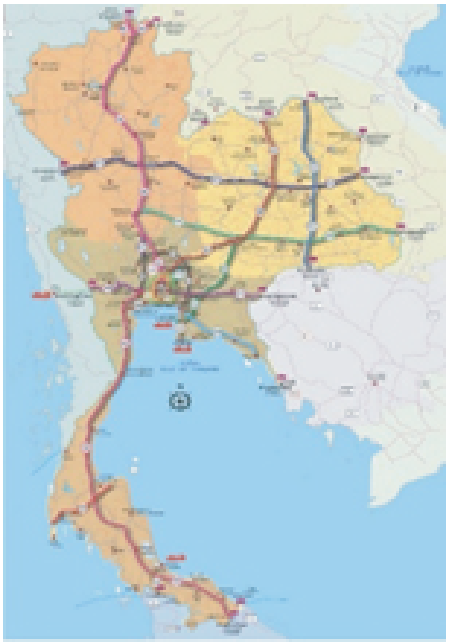
การวิเคราะห์ กลั่นกรอง โครงการลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม

บทบาทสำคัญประการหนึ่งของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร ในฐานะหน่วยงานวิชาการด้านนโยบายและแผน คือ การวิเคราะห์ กลั่นกรอง และประเมินความเหมาะสมความเป็นไปได้ของแผนงาน/โครงการลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและบริการระบบขนส่งทางบก ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศ ตลอดจนโครงการลงทุนที่มีความเหมาะสมจะดำเนินการโดยให้เอกชนร่วมลงทุน (PPP) ภายใต้พระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562 ของหน่วยงานส่วนราชการและรัฐวิสาหกิจในสังกัดกระทรวงคมนาคม รวมทั้งภารกิจการพิจารณาเสนอแนวทางการพัฒนาเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของหน่วยงาน ซึ่งกลุ่มแผนการลงทุน สำนักแผนงานได้จัดทำเป็นความเห็นและข้อเสนอแนะประกอบการพิจารณาของกระทรวงคมนาคม รวมทั้งนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบในการดำเนินงานแผนงาน/โครงการ เพื่อขับเคลื่อนการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งคนและสินค้า ตลอดจนเพิ่มความปลอดภัยในการเดินทางสัญจร โดยในปีงบประมาณ 2565 กลุ่มแผนการลงทุนได้พิจารณาความเหมาะสมในการดำเนินโครงการลงทุนและการกำหนดนโยบายที่สำคัญของกระทรวงคมนาคม ดังนี้

ทางบก การวิเคราะห์กลั่นกรองการดำเนินงานก่อสร้างโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอู่ตะเภา โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 9 สายถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร ตอนทางยกระดับบางขุนเทียน - บางบัวทอง และการดำเนินงานและบำรุงรักษา (O&M) โครงการทางพิเศษหมายเลข 82 สายทางยกระดับบางขุนเทียน - บ้านแพ้ว ของกรมทางหลวง การก่อสร้างโครงการทางพิเศษสายฉลองรัช - นครนายก - สระบุรี ระยะที่ 1 (ช่วงจตุโชติ - ถนนลำลูกกา) ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย และก่อสร้างโครงการสะพานเชื่อมเกาะลันตา ต.เกาะกลาง - ต.เกาะลันตาน้อย อ.เกาะลันตา จ.กระบี่ และโครงการสะพานข้ามทะเลสาบสงขลา อ.กระแสสินธุ์ จ.สงขลา - อ.เขาชัยสน จ.พัทลุง ของกรมทางหลวงชนบท เพื่อช่วยแก้ปัญหาการจราจรติดขัด ส่งเสริมความสะดวก รวดเร็วในการเดินทางของประชาชน และเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการแก่ผู้ใช้ทาง รวมถึงการให้เอกชนร่วมลงทุนในการพัฒนาและบริหารจัดการโครงการที่พักริมทาง (Rest Area) บนทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 สายบางใหญ่ - กาญจนบุรี และบนทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 6 สายบางปะอิน - นครราชสีมา ของกรมทางหลวง เพื่อเป็นจุดแวะพักผ่อนคลายอิริยาบถจากการเดินทาง ช่วยป้องกันอุบัติเหตุจากการเหนื่อยล้าหรือหลับใน



โครงการสะพานเชื่อมเกาะลันตา ต.เกาะกลาง - ต.เกาะลันตาน้อย อ.เกาะลันตา จ.กระบี่ ของกรมทางหลวงชนบท



โครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองของกรมทางหลวง



โครงการที่พักริมทาง (Rest Area) บนทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง หมายเลข 81 สายบางใหญ่ - กาญจนบุรี ของกรมทางหลวง

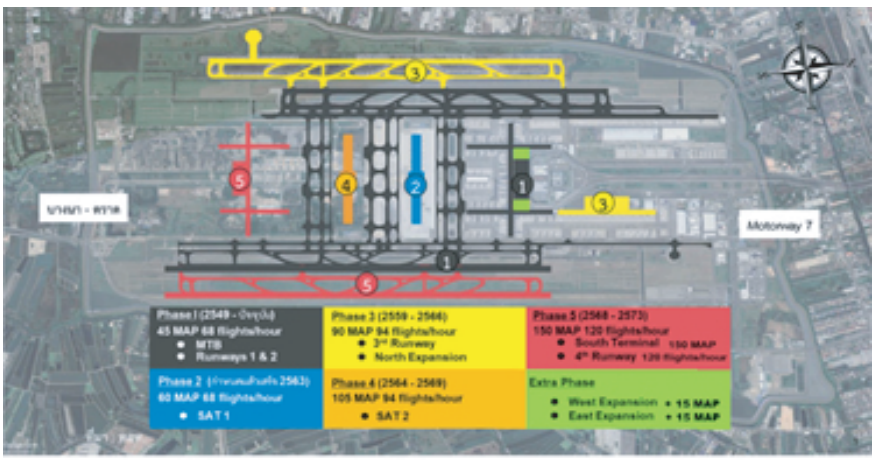
ทางราง การวิเคราะห์กลั่นกรองการให้ความเห็นชอบผลการเจรจาและเห็นชอบร่างสัญญาร่วมลงทุนโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว และผลการศึกษาประกอบการพิจารณากำหนดรายละเอียดข้อมูลที่สำคัญของคณะกรรมการคัดเลือกของโครงการสรรหาเอกชนเพื่อรับสัมปทานเป็นผู้ประกอบการสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ไอซีดี) ที่ลาดกระบัง ของการรถไฟแห่งประเทศไทย เพื่อการพัฒนาระบบการขนส่งทางราง ช่วยลดต้นทุนค่าใช้จ่ายในการเดินทางและการขนส่งทำให้ประชาชนและผู้ประกอบการเลือกใช้บริการจากระบบการขนส่งทางรางมากยิ่งขึ้น

ทางน้ำ การวิเคราะห์กลั่นกรองแนวทางการดำเนินการตามข้อกำหนดในพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562 ของท่าเทียบเรือ เอ0 เอ2 บี1 และ บี2 ท่าเรือแหลมฉบัง ของการท่าเรือแห่งประเทศไทยซึ่งจะทำให้กิจการท่าเทียบเรือมีการดำเนินงานต่อเนื่องในการให้บริการ และลดความเสี่ยงทางการเงินของภาครัฐทั้งนี้ กลุ่มแผนการลงทุนได้ดำเนินงานในฐานะฝ่ายเลขานุการคณะกรรมการเตรียมการจัดตั้งสายการเดินเรือแห่งชาติที่มีรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมเป็นประธาน เพื่อพัฒนาและแก้ไขปัญหาการขนส่งทางน้ำ รวมทั้งแก้ปัญหาการจราจรบนทางหลวงจากรถบรรทุก ซึ่งช่วยลดต้นทุนการขนส่งในภาพรวม



แผนผังที่ตั้งท่าเทียบเรือ เอ0 เอ2 บี1 และ บี2 ณ ท่าเรือแหลมฉบัง ของการท่าเรือแห่งประเทศไทย

ทางอากาศ การวิเคราะห์กลั่นกรองโครงการของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ประกอบด้วย โครงการพัฒนาท่าอากาศยานดอนเมือง ระยะที่ 3 เพื่อเพิ่มขีดความสามารถของท่าอากาศยานให้สามารถรองรับปริมาณการจราจรทางอากาศที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องได้อย่างเพียงพอกับความต้องการ และเป็นการพัฒนาเพื่อใช้พื้นที่ภายในท่าอากาศยานสำหรับการให้บริการจราจรทางอากาศได้อย่างเต็มประสิทธิภาพ รวมถึงมีการวิเคราะห์โครงการให้บริการลานจอด และอุปกรณ์ภาคพื้น การให้บริการผู้โดยสารภาคพื้น และการให้บริการคลังสินค้า ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เพื่อเตรียมความพร้อมการให้บริการลานจอดและอุปกรณ์ภาคพื้นและคลังสินค้า ให้มีความเหมาะสมและสอดคล้องกับการขยายตัวของปริมาณการจราจรทางอากาศที่เพิ่มขึ้น และวิเคราะห์กลั่นกรองดำเนินงานโครงการจัดเตรียมความพร้อมในการให้บริการการเดินอากาศ ณ สนามบินอู่ตะเภา ของบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด เพื่อเตรียมความพร้อมด้านบริการจราจรทางอากาศให้ได้มาตรฐานและมีประสิทธิภาพ สามารถรองรับปริมาณเที่ยวบินที่สนามบินอู่ตะเภาได้ตามเป้าหมายการเปิดให้บริการในปี 2568 นอกจากนี้ กลุ่มแผนการลงทุนได้ดำเนินงานในฐานะฝ่ายเลขานุการคณะกรรมการพิจารณาแนวทางการเพิ่มขีดความสามารถอาคารผู้โดยสารท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ที่มีรองนายกรัฐมนตรี (นายอนุทิน) เป็นประธาน เพื่อพิจารณาแนวทางการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิที่เหมาะสมสอดคล้องกับการเพิ่มขึ้นของปริมาณจราจรทางอากาศในอนาคตต่อไป



แผนแม่บทการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)



โครงการพัฒนาท่าอากาศยานดอนเมือง ระยะที่ 3 ของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)

การดำเนินงานวิเคราะห์กลั่นกรองแผนงาน/โครงการดังกล่าวข้างต้น เป็นการปฏิบัติงานตามบทบาทภารกิจหน้าที่หลักของ สนข. เพื่อเป็นกลไกหลักผลักดันและขับเคลื่อนแผนงาน/โครงการลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและบริการระบบขนส่งของหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม ให้สามารถนำไปสู่การปฏิบัติได้อย่างบูรณาการแล้วเสร็จเกิดผลสัมฤทธิ์ตามเป้าหมายที่วางไว้ ภายในกรอบระยะเวลาที่เหมาะสม สอดคล้องตามยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง ซึ่งมุ่งเน้นเสริมสร้างให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางเชื่อมโยงโครงข่ายการเดินทางของคนและสินค้า เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันและส่งเสริมการพัฒนาประตูการค้าและพื้นที่ท่องเที่ยวที่สำคัญของประเทศไทย

แผนปฏิบัติราชการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (พ.ศ. 2566 – 2570)



สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรได้จัดทำแผนปฏิบัติราชการ สนข. ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2566 - 2570 สำหรับใช้เป็นกรอบและทิศทางในการติดตามและประเมินผลความสำเร็จในการดำเนินงานระหว่างปี พ.ศ. 2566 - 2570 สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580) ร่างแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 (พ.ศ. 2566 - 2570) และยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทยระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580) โดยมีโครงการ/กิจกรรม จำนวน 61 โครงการ/กิจกรรม มีสาระสำคัญของแผนฯ สรุปได้ ดังนี้

1 วิสัยทัศน์

"องค์กรนำในการกำหนดทิศทางและขับเคลื่อนการพัฒนาระบบคมนาคมของประเทศ"

2 พันธกิจ

1) เสนอแนะนโยบาย มาตรการ มาตรฐาน และจัดทำแผนพัฒนาระบบคมนาคมและขับเคลื่อนให้เกิดผลในการปฏิบัติ

2) ศึกษา วิจัย และพัฒนางานคมนาคมด้วยเทคโนโลยีและนวัตกรรม

3) ส่งเสริมความปลอดภัยและคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระบบคมนาคม

4) พัฒนาและเผยแพร่ข้อมูลสารสนเทศและองค์ความรู้ด้านคมนาคม

3 ค่านิยม

*"OTP to TOP" **สร้างทีมงานที่ดี สร้างโอกาส สร้างความเป็นมืออาชีพ***

T - Teamwork คือ สร้างทีมงานที่ดี เชื่อใจซึ่งกันและกัน ทำงานร่วมกันในทุกระดับ มีส่วนร่วมในการทำงาน และสร้างเครือข่ายการทำงานร่วมกัน รับฟังความคิดเห็นซึ่งกันและกัน สร้างผลงานเพื่อมุ่งสู่เป้าหมายขององค์กร

O - Opportunity คือ สร้างโอกาสในการเรียนรู้ร่วมกัน และให้ความสำคัญกับการสื่อสารที่สร้างสรรค์

P - Professional คือ สร้างความเป็นมืออาชีพ รู้หน้าที่ รับผิดชอบ ซื่อสัตย์ มีมนุษยสัมพันธ์ มีน้ำใจ เอื้อเฟื้อเผื่อแผ่กัน อยู่ร่วมกันอย่างมีความสุข และพัฒนา



แผนปฏิบัติราชการ สนข.

ภายใต้แผนปฏิบัติราชการ สนข. ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2566 - 2570

4 แนวทางการพัฒนา

1. พัฒนานโยบายและแผนงานคมนาคมเพื่อการพัฒนาประเทศอย่างยั่งยืน
2. ขับเคลื่อนนโยบายและแผนคมนาคมสู่การปฏิบัติ
3. ผลักดันการบริหารงานบุคคลและพัฒนาบุคลากรของ สนข. อย่างมีประสิทธิภาพ
4. พัฒนาศักยภาพองค์กรให้ทันสมัย

6 เป้าประสงค์

1. มีนโยบายและแผนเพื่อพัฒนาระบบคมนาคมให้มีประสิทธิภาพ (Transport Efficiency) ทุกคนเข้าถึงได้อย่างเท่าเทียม (Inclusive Transport) มีความปลอดภัยและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Green and Safe Transport)
2. นโยบายและแผนพัฒนาระบบคมนาคมนำไปสู่การปฏิบัติและเกิดผลเป็นรูปธรรม
3. การบริหาร งานบุคคลของ สนข. มีระบบที่ได้มาตรฐานรองรับการดำเนินงานตามพันธกิจในเชิงรุก
4. บุคลากร สนข. มีความรู้ความสามารถและความเชี่ยวชาญสอดคล้องตามภาระกิจพร้อมรับกับบริบทที่เปลี่ยนแปลง
5. สนข. เป็นหน่วยงานที่ทันสมัยและมีประสิทธิภาพ
6. บุคลากร สนข. มีความผูกพันกับองค์กร

10 กลยุทธ์สู่ความสำเร็จ

1. มุ่งเน้นการจัดทำนโยบายและแผนเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพระบบคมนาคม (Transport Efficiency)
2. มุ่งเน้นการจัดทำนโยบายและแผนเพื่อยกระดับการเข้าถึงระบบคมนาคมของประชาชนทุกกลุ่มอย่างเสมอภาคและเท่าเทียม (Inclusive Transport)
3. มุ่งเน้นการจัดทำนโยบายและแผนเพื่อพัฒนาระบบคมนาคมที่ปลอดภัยและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Green and Safe Transport)
4. การขับเคลื่อนนโยบายและแผนคมนาคมไปสู่การปฏิบัติ
5. การขับเคลื่อนนโยบายและแผนงานคมนาคมด้วยการบูรณาการพัฒนาเชิงพื้นที่
6. การขับเคลื่อนตัวชี้วัดเป้าหมายย่อยโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ (พ.ศ. 2566 - 2570) ของ สนข.
7. พัฒนาการบริหาร งานบุคลากรและพัฒนาบุคลากรของ สนข. ให้มีมาตรฐาน
8. พัฒนาและเผยแพร่ฐานข้อมูลสารสนเทศด้านคมนาคมของ สนข. ให้เป็นที่ยอมรับ
9. พัฒนาองค์กรให้ทันสมัยและมีประสิทธิภาพอย่างต่อเนื่อง
10. เสริมสร้างวัฒนธรรมองค์กรคุณธรรมยุกฟัน และคุณธรรมยุ.สุก ให้กับบุคลากร สนข.

ปี 2566 - 2570

61 โครงการ/กิจกรรม

ปี 2566

50 โครงการ/กิจกรรม

แนวทางการพัฒนา 1

ปี 2566 - 2570 จำนวน 15 โครงการ
ปี 2566 จำนวน 12 โครงการ เช่น...

1. ศึกษา Land Bridge
2. ศึกษา Water Map
3. แผนกำกับระบบตั๋วร่วม
4. นโยบายลดการใช้พลังงานทางบก

แนวทางการพัฒนา 2

ปี 2566 - 2570 จำนวน 23 โครงการ
ปี 2566 จำนวน 17 โครงการ เช่น...

1. ขับเคลื่อนแผน TOD
2. ขับเคลื่อนแผน SEZ
3. จัดทำฐานข้อมูลการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักในภูมิภาค

แนวทางการพัฒนา 3

ปี 2566 - 2570 จำนวน 7 โครงการ
ปี 2566 จำนวน 6 โครงการ เช่น...

1. แผน Career Path ของ สนข. พ.ศ. 2566 - 2570
2. แผนพัฒนาทรัพยากรบุคคลของ สนข. พ.ศ. 2566 - 2570
3. แผนพัฒนาทรัพยากรบุคคลของ สนข. พ.ศ. 2566

แนวทางการพัฒนา 4

ปี 2566 - 2570 จำนวน 16 โครงการ
ปี 2566 จำนวน 14 โครงการ เช่น...

1. ศึกษา Big Data Analytics
2. การจัดทำดัชนีโครงสร้างการแข่งขันด้านการขนส่งและกลยุทธ์การกำลัง
3. แผนเสริมสร้างคุณธรรมจริยธรรมและคุณธรรมยุกฟันของ สนข. พ.ศ. 2566 - 2570



4. ประมาณการวงเงินงบประมาณรวม พ.ศ. 2566 - 2570

โครงการ/กิจกรรม ที่ดำเนินการในปีงบประมาณ พ.ศ. 2566 - 2570 จำนวน 61 โครงการ/กิจกรรม ดังกล่าวข้างต้น มีวงเงินงบประมาณรวม 2,041.209 ล้านบาท โดยจำแนกตามแนวทางการพัฒนาได้ ดังนี้

โครงการ/กิจกรรม		จำนวน โครงการ/กิจกรรม	วงเงิน งบประมาณ
แนวทางการพัฒนาที่ พัฒนานโยบายและแผนงานคมนาคมเพื่อการพัฒนาประเทศอย่างยั่งยืน : 15 แผนงาน/โครงการ วงเงินรวม 1,960.441 ล้านบาท			
กลยุทธ์ที่ 1	มุ่งเน้นการจัดทำนโยบายและแผนเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพระบบคมนาคม (Transport Efficiency)	8	238.187
กลยุทธ์ที่ 2	มุ่งเน้นการจัดทำนโยบายและแผนเพื่อยกระดับการเข้าถึงระบบคมนาคมของประชาชนทุกกลุ่มอย่างเสมอภาคและเท่าเทียม (Inclusive Transport)	5	1671.900
กลยุทธ์ที่ 3	มุ่งเน้นการจัดทำนโยบายและแผนเพื่อพัฒนาระบบคมนาคมที่ปลอดภัยและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Green and Safe Transport)	2	50.354
แนวทางการพัฒนาที่ 2 ขับเคลื่อนนโยบายและแผนคมนาคมสู่การปฏิบัติ : 23 แผนงาน/โครงการ วงเงินรวม 56.212 ล้านบาท			
กลยุทธ์ที่ 4	การขับเคลื่อนนโยบายและแผนคมนาคมไปสู่การปฏิบัติ	16	-
กลยุทธ์ที่ 5	การขับเคลื่อนนโยบายและแผนงานคมนาคมด้วยการบูรณาการพัฒนาเชิงพื้นที่	3	-
กลยุทธ์ที่ 6	การขับเคลื่อนตัวชี้วัดเป้าหมายย่อยโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ (พ.ศ. 2566 - 2570) ของ สนข.	4	56.212
แนวทางการพัฒนาที่ 3 ผลักดันการบริหารงานบุคคลและพัฒนาบุคลากรของ สนข. อย่างมีประสิทธิภาพ : 7 แผนงาน/โครงการ วงเงินรวม 8.779 ล้านบาท			
กลยุทธ์ที่ 7	พัฒนาการบริหารงานบุคคลและพัฒนาบุคลากรของ สนข. ให้มีมาตรฐาน	7	8.779
แนวทางการพัฒนาที่ 4 พัฒนาศักยภาพองค์กรให้ทันสมัย : 16 แผนงาน/โครงการ วงเงินรวม 15.777 ล้านบาท			
กลยุทธ์ที่ 8	พัฒนาและเผยแพร่ฐานข้อมูลสารสนเทศด้านคมนาคมของ สนข. ให้เป็นที่ยอมรับ	4	3.413
กลยุทธ์ที่ 9	พัฒนาองค์กรให้ทันสมัยและมีประสิทธิภาพอย่างต่อเนื่อง	11	12.364
กลยุทธ์ที่ 10	เสริมสร้างวัฒนธรรมองค์กร ความผูกพัน และความผาสุกให้กับบุคลากร สนข.	1	-
รวม		**61**	**2,041.209**



การดำเนินงานด้านความปลอดภัย ประจำปีงบประมาณ 2565

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) เป็นหน่วยงานที่มีบทบาทในการขับเคลื่อนแผนงานสำคัญของกระทรวงคมนาคมให้ผู้ใช้ระบบขนส่งใช้บริการอย่างสะดวกสบาย มั่นใจ และมีความปลอดภัยในช่วงเทศกาลและวันหยุดต่อเนื่อง สนข. โดยสำนักแผนความปลอดภัยได้มีแผนอำนวยความสะดวกและปลอดภัยของกระทรวงคมนาคม รองรับการเดินทางของประชาชนช่วงเทศกาลและวันหยุดต่อเนื่อง นอกจากนี้การพัฒนาความปลอดภัยในระบบขนส่งของกระทรวงคมนาคมได้บูรณาการการทำงานร่วมกับศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน กระทรวงมหาดไทย กระทรวงสาธารณสุข สำนักงานตำรวจแห่งชาติ หน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งส่วนกลาง ส่วนภูมิภาค และส่วนท้องถิ่น ตลอดจนภาคีเครือข่าย สถาบันการศึกษา และภาคเอกชนที่เกี่ยวข้อง มีสาระสำคัญดังนี้

1. ผลการดำเนินการตามแผนอำนวยความสะดวกและปลอดภัยรองรับการเดินทางของประชาชนช่วงเทศกาลและวันหยุดต่อเนื่อง พ.ศ. 2564 และ พ.ศ. 2565

1.1 ผลการดำเนินการ

1) ช่วงวันหยุดต่อเนื่อง พ.ศ. 2564 ดำเนินการระหว่างวันที่ 21 - 24 ตุลาคม พ.ศ. 2564 มีประชาชนเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ รวมทั้งสิ้นจำนวน 3,812,924 คน โดยมีการเดินทางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล จำนวน 3,240,371 คน การเดินทางระหว่างจังหวัดและการเดินทางภายในจังหวัด จำนวน 559,656 คน และการเดินทางระหว่างประเทศ 12,897 คน ปริมาณการจราจรบนทางหลวงสายหลัก 10 เส้นทาง และทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง มีจำนวนรวม 4,056,170 คัน และบนทางด่วนที่อยู่ในความรับผิดชอบของ กทพ. มีจำนวนรวม 4,925,221 คัน

2) ช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. 2565 ดำเนินการระหว่างวันที่ 29 ธันวาคม 2564 - 4 มกราคม 2565 มีประชาชนเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ รวมทั้งสิ้นจำนวน 9,388,254 คน โดยมีการเดินทางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล จำนวน 7,282,334 คน การเดินทางระหว่างจังหวัดและการเดินทางภายในจังหวัด จำนวน 1,987,330 คน และการเดินทางระหว่างประเทศ 118,590 คน ปริมาณการจราจรบนทางหลวงสายหลัก 10 เส้นทาง และทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง มีจำนวนรวม 7,540,156 คัน และบนทางด่วนที่อยู่ในความรับผิดชอบของ กทพ. มีจำนวนรวม 8,529,725 คัน

3) ช่วงเทศกาลตรุษจีน พ.ศ. 2565 ดำเนินการระหว่างวันที่ 28 มกราคม 2565 - 1 กุมภาพันธ์ 2565 มีประชาชนเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ รวมทั้งสิ้นจำนวน 7,351,227 คน โดยมีการเดินทางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล จำนวน 6,278,522 คน การเดินทางระหว่างจังหวัดและการเดินทางภายในจังหวัด จำนวน 1,021,478 คน และการเดินทางระหว่างประเทศ 51,227 คน ปริมาณการจราจรบนทางหลวงสายหลัก 10 เส้นทาง และทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง มีจำนวนรวม 5,251,944 คัน และบนทางด่วนที่อยู่ในความรับผิดชอบของ กทพ. มีจำนวนรวม 6,748,751 คัน

4) ช่วงเทศกาลสงกรานต์ พ.ศ. 2565 ดำเนินการระหว่างวันที่ 11 - 17 เมษายน 2565 มีประชาชนเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ รวมทั้งสิ้นจำนวน 8,567,848 คน โดยมีการเดินทางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล จำนวน 6,077,556 คน การเดินทางระหว่างจังหวัดและการเดินทางภายในจังหวัด จำนวน 2,295,154 คน และการเดินทางระหว่างประเทศ 195,138 คน ปริมาณการจราจรบนทางหลวงสายหลัก 10 เส้นทาง และทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง มีจำนวนรวม 6,873,404 คัน และบนทางด่วนที่อยู่ในความรับผิดชอบของ กทพ. มีจำนวนรวม 8,050,258 คัน







5) ช่วงวันหยุดต่อเนื่องวันวิสาขบูชา พ.ศ. 2565 ดำเนินการระหว่างวันที่ 13 - 16 พฤษภาคม 2565 มีประชาชนเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ รวมทั้งสิ้นจำนวน 5,889,218 คน โดยมีการเดินทางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล จำนวน 4,601,045 คน การเดินทางระหว่างจังหวัดและการเดินทางภายในจังหวัด จำนวน 1,122,796 คน และการเดินทางระหว่างประเทศ 165,377 คน ปริมาณการจราจรบนทางหลวงสายหลัก 10 เส้นทาง และทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง มีจำนวนรวม 4,257,202 คัน และบนทางด่วนที่อยู่ในความรับผิดชอบของ กทพ. มีจำนวนรวม 5,293,916 คัน

6) ช่วงวันอาสาฬหบูชาและวันเข้าพรรษา พ.ศ. 2565 ดำเนินการระหว่างวันที่ 13 - 17 กรกฎาคม 2565 มีประชาชนเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ รวมทั้งสิ้นจำนวน 8,570,586 คน โดยมีการเดินทางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล จำนวน 6,934,640 คน การเดินทางระหว่างจังหวัดและการเดินทางภายในจังหวัด จำนวน 1,278,875 คน และการเดินทางระหว่างประเทศ 357,071 คน ปริมาณการจราจรบนทางหลวงสายหลัก 10 เส้นทาง และทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง มีจำนวนรวม 5,035,879 คัน และบนทางด่วนที่อยู่ในความรับผิดชอบของ กทพ. มีจำนวนรวม 7,085,479 คัน

7) ช่วงวันเฉลิมพระชนมพรรษาฯ พ.ศ. 2565 ดำเนินการระหว่างวันที่ 28 - 31 กรกฎาคม 2565 มีประชาชนเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ รวมทั้งสิ้นจำนวน 7,278,761 คน โดยมีการเดินทางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล จำนวน 5,509,618 คน การเดินทางระหว่างจังหวัดและการเดินทางภายในจังหวัด จำนวน 1,469,451 คน และการเดินทางระหว่างประเทศ 300,692 คน ปริมาณการจราจรบนทางหลวงสายหลัก 10 เส้นทาง และทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง มีจำนวนรวม 4,130,072 คัน และบนทางด่วนที่อยู่ในความรับผิดชอบของ กทพ. มีจำนวนรวม 5,427,991 คัน

8) ช่วงวันวันหยุดต่อเนื่อง พ.ศ. 2565 ดำเนินการระหว่างวันที่ 13 - 16 ตุลาคม 2565 มีประชาชนเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ รวมทั้งสิ้นจำนวน 7,958,285 คน โดยมีการเดินทางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล จำนวน 6,181,147 คน การเดินทางระหว่างจังหวัดและการเดินทางภายในจังหวัด จำนวน 1,374,929 คน และการเดินทางระหว่างประเทศ 402,209 คน ปริมาณการจราจรบนทางหลวงสายหลัก 10 เส้นทาง และทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง มีจำนวนรวม 3,967,559 คัน และบนทางด่วนที่อยู่ในความรับผิดชอบของ กทพ. มีจำนวนรวม 5,396,729 คัน

1.2 สถิติอุบัติเหตุทางถนนที่อยู่ในความรับผิดชอบของกระทรวงคมนาคม ช่วงเทศกาลและวันหยุดต่อเนื่อง พ.ศ. 2564 และ พ.ศ. 2565

1) ช่วงวันหยุดต่อเนื่อง พ.ศ. 2564 ดำเนินการระหว่างวันที่ 21 - 24 ตุลาคม พ.ศ. 2564 จำนวนอุบัติเหตุ 220 ครั้ง เสียชีวิต 24 ราย และบาดเจ็บ 145 คน

2) ช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. 2565 ดำเนินการระหว่างวันที่ 29 ธันวาคม 2564 - 4 มกราคม 2565 จำนวนอุบัติเหตุ 1,651 ครั้ง เสียชีวิต 193 ราย และบาดเจ็บ 1,801 คน

3) ช่วงเทศกาลตรุษจีน พ.ศ. 2565 ดำเนินการระหว่างวันที่ 28 มกราคม 2565 - 1 กุมภาพันธ์ 2565 จำนวนอุบัติเหตุ 78 ครั้ง เสียชีวิต 15 ราย และบาดเจ็บ 79 คน

4) ช่วงเทศกาลสงกรานต์ พ.ศ. 2565 ดำเนินการระหว่างวันที่ 11 - 17 เมษายน 2565 จำนวนอุบัติเหตุ 1,203 ครั้ง เสียชีวิต 186 ราย และบาดเจ็บ 1,249 คน

5) ช่วงวันหยุดต่อเนื่องวันวิสาขบูชา พ.ศ. 2565 ดำเนินการระหว่างวันที่ 13 - 16 พฤษภาคม 2565 จำนวนอุบัติเหตุ 126 ครั้ง เสียชีวิต 24 ราย และบาดเจ็บ 160 คน

6) ช่วงวันอาสาฬหบูชาและวันเข้าพรรษา พ.ศ. 2565 ดำเนินการระหว่างวันที่ 13 - 17 กรกฎาคม 2565 จำนวนอุบัติเหตุ 262 ครั้ง เสียชีวิต 42 ราย และบาดเจ็บ 214 คน

7) ช่วงวันเฉลิมพระชนมพรรษาฯ พ.ศ. 2565 ดำเนินการระหว่างวันที่ 28 - 31 กรกฎาคม 2565 จำนวนอุบัติเหตุ 189 ครั้ง เสียชีวิต 35 ราย และบาดเจ็บ 185 คน

8) ช่วงวันหยุดต่อเนื่อง พ.ศ. 2565 ดำเนินการระหว่างวันที่ 13 - 16 ตุลาคม 2565 จำนวนอุบัติเหตุ 165 ครั้ง เสียชีวิต 19 ราย และบาดเจ็บ 174 คน



2.1 ภาพรวมอุบัติเหตุทางถนน

อุบัติเหตุบนโครงข่ายถนนในความรับผิดชอบของกระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2564 พบว่า มีจำนวนการเกิดอุบัติเหตุทางถนนรวม 20,475 ครั้ง โดยมีผู้เสียชีวิต 2,726 ราย และมีผู้บาดเจ็บ 15,108 คน ข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุบนถนนในความรับผิดชอบของ คค. ลดลงเมื่อเทียบกับข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุบนถนนในความรับผิดชอบของ คค. ในปี พ.ศ. 2563 โดยจำนวนการเกิดอุบัติเหตุ ลดลงร้อยละ 6.78 จำนวนผู้เสียชีวิตลดลงร้อยละ 18.94 และจำนวนผู้บาดเจ็บ ลดลงร้อยละ 16.01

สัดส่วนยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุ สูงสุด 3 อันดับแรก ได้แก่ รถปิคอัพบรรทุก 4 ล้อ (ร้อยละ 35.43) รถยนต์นั่งส่วนบุคคล/รถยนต์นั่งสาธารณะ (ร้อยละ 24.20) และรถจักรยานยนต์ (ร้อยละ 16.78) มูลเหตุสันนิษฐานหลักที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุสูงสุด 5 ลำดับ ได้แก่ ขับรถเร็วเกินอัตรากำหนด (ร้อยละ 74.82) คนหรือรถหรือสัตว์ตัดหน้ากระชั้นชิด (ร้อยละ 7.84) หลับใน (ร้อยละ 4.76) อุปกรณ์ยานพาหนะบกพร่อง (ร้อยละ 3.76) และอื่นๆ/ไม่ระบุ (ร้อยละ 3.09)

2.2 สถิติอุบัติเหตุทางถนนที่เกิดจากรถโดยสารสาธารณะ

จากข้อมูลในปี พ.ศ. 2564 หากจำแนกตามมาตรฐานรถโดยสาร พบว่า รถโดยสาร 1 ชั้น เกิดอุบัติเหตุมากที่สุด จำนวน 39 คัน คิดเป็นร้อยละ 41.94 ของจำนวนรถที่เกิดอุบัติเหตุทุกประเภท รองลงมาคือ รถตู้โดยสาร จำนวน 20 คัน คิดเป็นร้อยละ 21.51 และประเภทรถโดยสาร 2 ชั้น จำนวน 17 คัน คิดเป็นร้อยละ 18.28

2.3 สถิติอุบัติเหตุบริเวณจุดตัดทางรถไฟ

อุบัติเหตุบริเวณจุดตัดทางรถไฟกับถนน พ.ศ. 2564 ของ รฟท. มีจำนวนการเกิดอุบัติเหตุ 40 ครั้ง มีผู้เสียชีวิต 4 ราย และมีผู้บาดเจ็บ 21 คน บริเวณจุดที่เกิดเหตุมากที่สุด คือ บริเวณทางลักผ่าน

2.4 ปัจจัยหลักที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ

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



การเตรียมการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุทกภัย





สำนักแผนความปลอดภัย มีหน้าที่รับผิดชอบในการอำนวยความสะดวกให้บริการประชาชนด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและการขนส่งเพื่อจัดให้มีบริการเชื่อมโยงกันอย่างทั่วถึงและปลอดภัย โดยให้มีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมน้อยที่สุดและส่งเสริมคุณภาพชีวิตด้วยการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนและการขนส่งสาธารณะในการให้บริการผู้โดยสารและการขนส่งสินค้าเพื่อเพิ่มโอกาสในการพัฒนาประเทศหรือเพิ่มโอกาสให้ประชาชนมีทางเลือกในการเดินทางสัญจรทั้งในกรุงเทพมหานครและภูมิภาค ซึ่งกลุ่มบริหารความมั่นคงด้านการขนส่งได้ดำเนินการ ดังนี้

1. การเตรียมการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุทกภัย

กระทรวงคมนาคมได้มอบนโยบายให้ทุกหน่วยงานดำเนินการเตรียมป้องกันและแก้ไขปัญหาอุทกภัยและกำชับเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานเตรียมความพร้อม ประสานงานที่เกี่ยวข้อง (หน่วยงานท้องถิ่นและทหาร) เพื่อดำเนินการตามแผนที่วางไว้ และรายงานการดำเนินงานจนกว่าปัญหาจะได้รับการแก้ไข ดังนี้

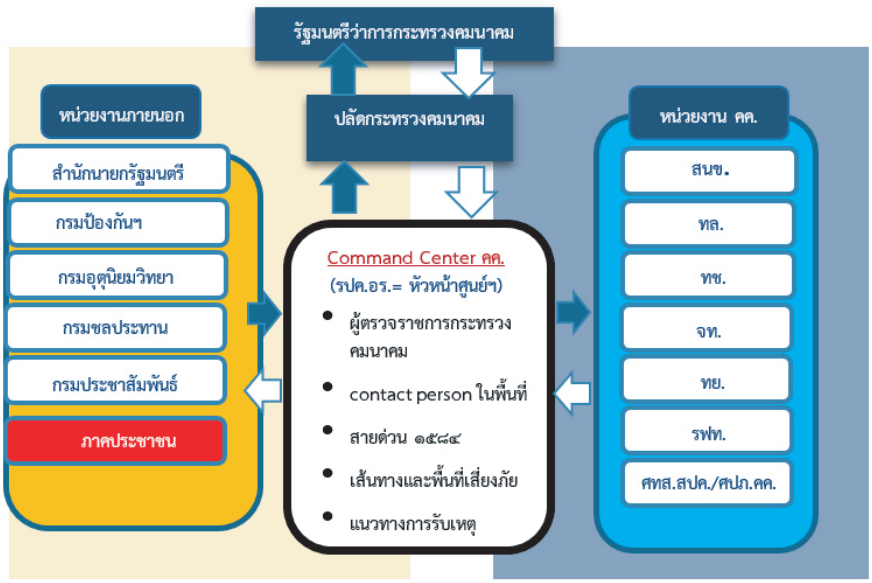
1.1 การถอดบทเรียนสถานการณ์อุทกภัยที่ส่งผลกระทบต่อโครงสร้างพื้นฐานความรับผิดชอบของกระทรวงคมนาคม

การถอดบทเรียนมุ่งเน้นการแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นเพื่อลดความเสี่ยงเดิม และการป้องกันไม่ให้เกิดความเสียหายขึ้นอีกในอนาคตเพื่อป้องกันความเสี่ยงใหม่ พบว่าสาเหตุของน้ำท่วมในโครงข่ายถนน แบ่งได้ (1) ระบบระบายน้ำมีความจุไม่เพียงพอรองรับปริมาณน้ำที่ไหลผ่านทำให้น้ำที่เอ่อล้นไหลไปลงในพื้นที่ที่ต่ำกว่าโดยอาจเป็นพื้นที่โดยรอบหรือบนพื้นผิวถนน (2) น้ำล้นตลิ่ง (3) น้ำทะเลหนุนสูง นอกจากนี้การก่อสร้างถนนกับทิศทางการไหลของน้ำส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงระบบผันน้ำตามธรรมชาติของที่ราบลุ่มและส่งผลกระทบต่อระบบนิเวศทางน้ำ ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับสถานการณ์อุทกภัยในโครงข่ายถนนของ คค. ที่สำคัญ ได้แก่ (1) การสร้างถนนในพื้นที่ลุ่มต่ำ หรือพื้นที่ริมแม่น้ำหรือทะเล (2) การสร้างถนนอยู่ในแนวขวางเส้นทางการไหลของน้ำตามธรรมชาติ หรือสร้างถนนอยู่ในแนวขนานกับแม่น้ำในพื้นที่ท้ายเขื่อนของกรมชลประทาน (3) การสร้างถนนอยู่ในแนวขวางลำน้ำหรือปิดกั้นลำน้ำ (แม่น้ำ ลำน้ำหลัก และลำน้ำสาขา) และ (4) การสร้างถนนตัดผ่านหรือเลียบภูเขา

ทั้งนี้ อุทกภัยเป็นภัยพิบัติที่เกิดขึ้น และควรเฝ้าระวังช่วงเดือนมิถุนายน - ธันวาคมของทุกปี โดยเดือนมิถุนายน - กันยายน ควรเฝ้าระวังสถานการณ์อุทกภัยในทุกภาคของประเทศ ส่วนเดือนตุลาคม - ธันวาคม ควรเฝ้าระวังสถานการณ์อุทกภัยในภาคใต้ทั้งฝั่งอ่าวไทยและอันดามัน สำหรับในส่วนของพายุฤดูร้อนเป็นอีกสาธารณภัยที่ส่งผลให้เกิดสถานการณ์อุทกภัยซึ่งเกิดขึ้นและควรเฝ้าระวังในช่วงเดือนมีนาคม - พฤษภาคมของทุกปี ดังนั้น จึงควรเตรียมรับมือกับสถานการณ์อุทกภัยที่อาจเกิดขึ้นตั้งแต่เดือนมีนาคม - ธันวาคมของทุกปี

1.2 การเตรียมการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุทกภัยในปี 2565

สผป. ได้นำแผนปฏิบัติการรับมือภัยพิบัติจากพายุที่ส่งผลกระทบต่อประเทศไทยของหน่วยงานในสังกัดเป็นแนวทางในการเตรียมรองรับผลกระทบจากพายุที่เกิดขึ้น และนำโครงสร้างของศูนย์ Command Center ภัยพิบัติ คค. สั่งการเมื่อเกิดสถานการณ์ต่างๆ หากพบว่าส่งผลกระทบกับการเดินทางของประชาชน จะต้องประสานกับหน่วยงานในสังกัดที่อยู่ในพื้นที่ให้เร่งตรวจสอบและดำเนินการแก้ไขปัญหาได้ทันท่วงที รายงานการดำเนินงาน เส้นทาง และพื้นที่เสี่ยงภัย แนวทางการรับเหตุ การบริหารจัดการเครื่องมือและรายงานความเสียหายโครงสร้างพื้นฐานอื่นๆ เสนอหัวหน้าศูนย์ฯ ผ่าน Line Application



โดยในแผนปฏิบัติการฯ ได้กำหนดแนวทางการบริหารจัดการภัยของกระทรวงคมนาคม ประกอบด้วย ขั้นเตรียมพร้อมได้มีการ (1) จัดตั้งศูนย์ Command Center ภัยพิบัติของ คค. (2) จัดทำแผนปฏิบัติการรับมือภัยพิบัติจากพายุที่ส่งผลกระทบต่อประเทศไทยของหน่วยงานในสังกัด คค. และ (3) มีการติดตามและรายงานผ่าน Line Application อย่างใกล้ชิด ขั้นรับมือ/เผชิญเหตุ ได้ดำเนินการแก้ไขปัญหาอำนวยความสะดวกและแจ้งเตือนประชาชน โดยในสายทางที่น้ำท่วมเล็กน้อยสามารถสัญจรผ่านได้จะมีการติดตั้งป้ายแจ้งเตือนและมีเจ้าหน้าที่คอยอำนวยความสะดวก ส่วนในสายทางที่น้ำท่วมสูงจะมีการปิดเส้นทางและติดตั้งป้ายแนะนำเส้นทางเลี่ยงพร้อมทั้งจัดเจ้าหน้าที่คอยอำนวยความสะดวกให้กับประชาชน ขั้นฟื้นฟู/เยียวยา เป็นการฟื้นฟูโครงสร้างพื้นฐานที่ได้รับความเสียหายจากอุทกภัยมาใช้ ในการบูรณะ/ซ่อมแซมให้กลับคืนสู่สภาพเดิมและปรับปรุงระบบระบายน้ำให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น

1.3 การรายงานการเตรียมการและให้ความช่วยเหลือประชาชนของกระทรวงคมนาคม

สผป. ได้รายงานการเตรียมการและให้ความช่วยเหลือประชาชนของกระทรวงคมนาคมกรณีเกิดอุทกภัยตั้งแต่เดือนมีนาคม - ปัจจุบัน (22 พฤษภาคม 2565) สนข. ได้รายงานความช่วยเหลือผู้ประสบอุทกภัย การให้ความช่วยเหลือสนับสนุนเครื่องมือเครื่องจักรของหน่วยงานในสังกัด การจัดเจ้าหน้าที่อำนวยความสะดวกและความเสียหายที่เกิดขึ้นเพื่อให้คณะรัฐมนตรีทราบ ซึ่งต่อมากระทรวงคมนาคมได้มีการสั่งการให้ สปค. จัดทำรายงานการเตรียมการและให้ความช่วยเหลือประชาชนของกระทรวงคมนาคมกรณีเกิดอุทกภัยเป็นประจำทุกอาทิตย์ ขณะนี้ยังอยู่ระหว่างดำเนินการ

1.4 การประชุมเชิงปฏิบัติการเพื่อหารือระหว่างหน่วยงานในระดับชาติ (National Consultation Workshop) ด้านการลดความเสี่ยงจากภัยพิบัติระดับกระทรวง (Disaster Risk Reduction Focal Point : DRR Focal Point)

สผป. ได้เข้าร่วมประชุมเชิงปฏิบัติการเพื่อหารือระหว่างหน่วยงานในระดับชาติ (National Consultation Workshop) ด้านการลดความเสี่ยงจากภัยพิบัติระดับกระทรวง (Disaster Risk Reduction Focal Point : DRR Focal Point) และได้จัดทำข้อมูลและความคิดเห็นจาก DRR Focal Point เพื่อประกอบการจัดทำรายงานระดับชาติโดยสมัครใจ (Voluntary National Report : VNR) ซึ่ง สผป. ได้จัดส่งข้อมูลให้กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย พิจารณาและสัมภาษณ์เพิ่มเติมแล้ว ขณะนี้อยู่ระหว่างการดำเนินการของกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย

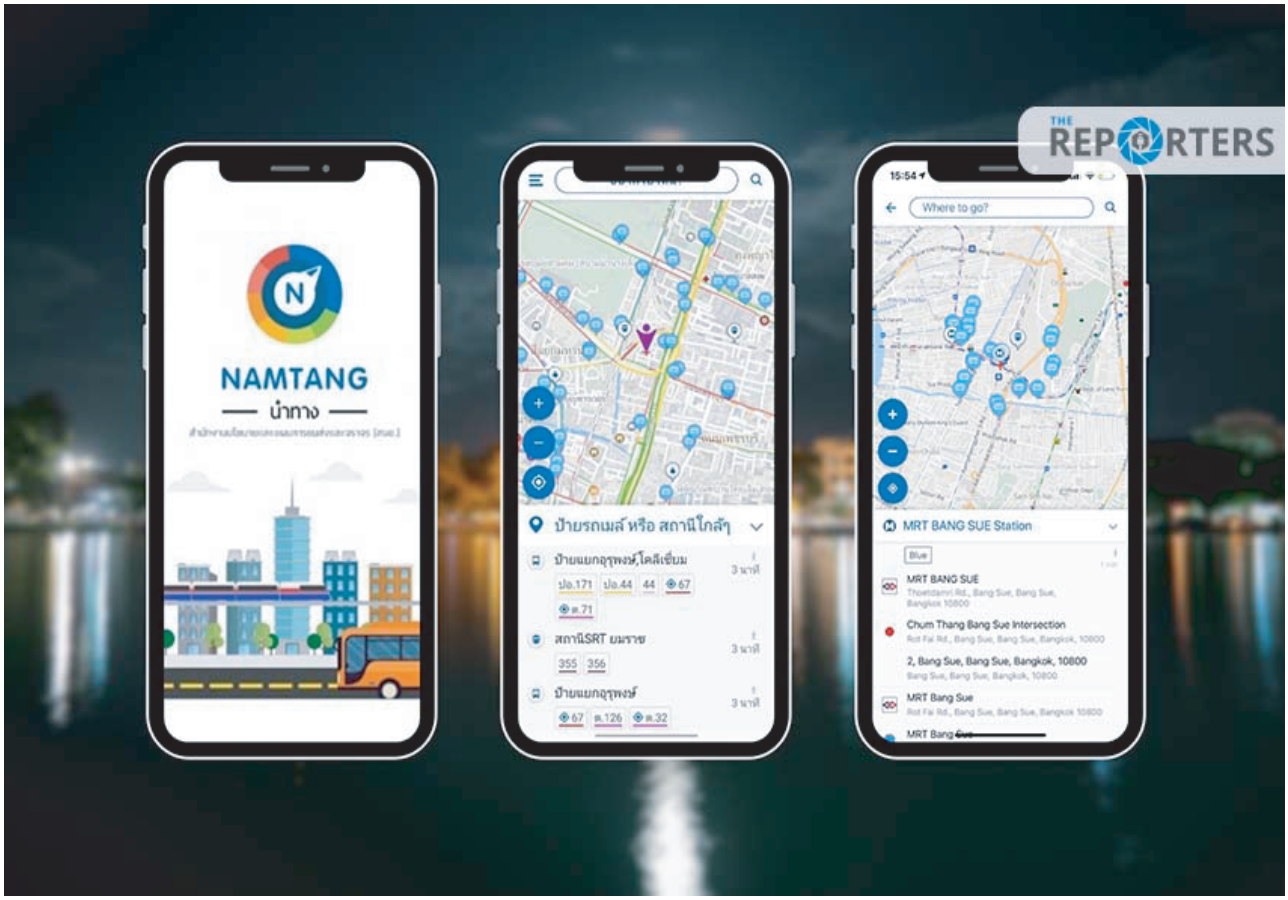
อนึ่งการจัดทำ VNR ของประเทศไทยจากการดำเนินการครั้งแรกตามกรอบเซนไดเป็นการจัดทำรายงานเพื่อทบทวนแผนระยะกลาง (Midterm Review) ของการดำเนินงานตามกรอบเซนได โดยกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจะบูรณาการข้อมูลและจัดส่ง (ร่าง) รายงานให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณาก่อนประมวลสรุปในภาพรวม



2. การนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมสมัยใหม่มาใช้เพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการเดินทาง

การแจ้งเตือนความหนาแน่นผู้ใช้บริการขนส่งมวลชนผ่านแอปพลิเคชัน NAMTANG (เทศกาลลอยกระทง 2565)" สนข. โดย สผป. และ ศทท. ได้ผนึกความร่วมมือกับกรมเจ้าท่า การขนส่งรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย และ BTS จัดทำระบบแจ้งเตือนความหนาแน่นผู้ใช้บริการขนส่งมวลชนสาธารณะผ่านแอปพลิเคชัน "NAMTANG" ซึ่งจากการคาดการณ์ปริมาณการเดินทางของประชาชนและนักท่องเที่ยวที่จะเดินทางเข้ามายังพื้นที่จัดงานลอยกระทง ในเขตกรุงเทพมหานครหรือพื้นที่เกี่ยวเนื่อง โดยใช้ระบบขนส่งมวลชนทางรางหรือทางน้ำในการเดินทาง เนื่องจาก สถานการณ์โควิด-19 คลี่คลาย และรัฐบาลได้ผ่อนปรนนโยบายจนกระทั่งเข้าสู่การรับมือในระดับปกติ ประกอบกับมีนักท่องเที่ยวเข้ามาท่องเที่ยวในช่วงนี้เป็นจำนวนมาก จึงได้เตรียมความพร้อมเพื่ออำนวยความสะดวกและความปลอดภัยในการเดินทางของประชาชนไปยังพื้นที่จัดงาน โดยเลือกเทศกาลลอยกระทงเป็นโครงการนำร่องในการจัดทำระบบ "การแจ้งเตือนความหนาแน่นผู้ใช้บริการขนส่งมวลชนผ่านแอปพลิเคชัน NAMTANG (เทศกาลลอยกระทง 2565)" เพื่อให้ประชาชนสามารถตรวจสอบข้อมูลความหนาแน่นของผู้ใช้บริการในสถานี/ท่าเรือปลายทางของระบบขนส่งมวลชนทางรางและทางน้ำที่อยู่ใกล้หรือสามารถเชื่อมต่อเข้าไปยังพื้นที่จัดงาน และนำมาวางแผนการเดินทางได้ โดยมีขั้นตอนการดำเนินงาน ได้ติดตามสถานการณ์ เฝ้าระวัง และป้อนข้อมูลแจ้งเตือนเข้าสู่ระบบ รวมทั้งติดตามตรวจสอบสถานการณ์และรายงานสถานการณ์จากในพื้นที่จัดงาน/สถานี/ท่าเรือ ก่อนนำมาวิเคราะห์เพื่อคาดการณ์ปริมาณความหนาแน่นที่จะใช้ "เฝ้าระวัง" และ "แจ้งเตือน" ประกอบด้วย ข้อมูลที่เกี่ยวข้อง (สถานที่จัดงาน ท่าเรือ/ สะพานที่สามารถ





เข้าถึงและนิยมไปลอยกระทง แหล่งสันทนาการใกล้เคียงพื้นที่จัดงาน จำนวนผู้ใช้บริการท่าเรือ จำนวนผู้ใช้บริการสถานีรถไฟฟ้า MRT BTS การเข้าถึง/เชื่อมต่อโครงข่ายการให้บริการทางรางและทางน้ำ) ทำการแจ้งเตือนผ่านแอปพลิเคชัน NAMTANG เมื่อวันอังคารที่ 8 พฤศจิกายน 2565 จำนวน 3 ช่วงเวลา ได้แก่ เวลา 17.00 น./18.00 น./19.00 น. ซึ่งเป็นช่วงเวลาที่คาดการณ์ว่ากลุ่มเป้าหมายจะเริ่มเดินทางไปยังพื้นที่จัดงาน สำหรับพื้นที่เป้าหมายที่ติดตามสถานการณ์ และเฝ้าระวัง เป็น 3 กลุ่ม รวม 27 สถานที่ ประกอบด้วย (1) พื้นที่จัดงาน "เทศกาลสายน้ำแห่งวัฒนธรรมไทย Bangkok River Festival 2022 ครั้งที่ 8" (2) สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาที่มีพื้นที่จัดงาน และ (3) พื้นที่ที่ได้รับความนิยม วิธีการรับข่าวสารการแจ้งเตือน สามารถดาวน์โหลด NAMTANG ผ่าน App Store และ Play Store โดยใช้ค้นหา คำว่า "Namtang" หรือ "นำทาง" จากนั้นเข้าเมนูและเลือกหัวข้อเหตุการณ์ และเมื่อกดเลือกเหตุการณ์ที่ต้องการ แอปพลิเคชันจะนำทางท่านไปยังตำแหน่งที่เกิดเหตุการณ์พร้อมข้อมูลรายละเอียดของเหตุการณ์นั้น ผลการดำเนินการ ประชาชนสามารถเดินทางได้อย่างสะดวกและปลอดภัย ลดความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุจากความหนาแน่นของผู้ใช้บริการภายในสถานีรถไฟฟ้าหรือท่าเรือใกล้พื้นที่จัดงาน และมีผู้ใช้บริการแอปพลิเคชัน "Namtang" หรือ "นำทาง" เพิ่มขึ้นในช่วงเวลาดังกล่าว นอกจากนี้ยังพบว่า มีเครือข่ายพันธมิตรและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องใช้ดัชนีของผู้ใช้บริการหนาแน่นเพื่อรายงานแจ้งเตือนประชาชนทราบ และใช้ประกอบการวางแผนการให้บริการและบริหารจัดการจำนวนผู้โดยสารเพื่อความปลอดภัยด้วยอีกทางหนึ่ง

ผลการลดก๊าซเรือนกระจกในภาคการขนส่ง

ตามที่ประเทศไทยได้แสดงเจตจำนงการดำเนินงานลดก๊าซเรือนกระจกที่เหมาะสมของประเทศ (Nationally Appropriate Mitigation Actions: NAMAs) โดยกำหนดเป้าหมายการลดก๊าซเรือนกระจกร้อยละ 7 - 20 ในภาคพลังงานและภาคการขนส่ง จากการปล่อยก๊าซเรือนกระจกในการดำเนินงานกรณีปกติ (Business as usual: BAU) ภายในปี ค.ศ. 2020 (พ.ศ. 2563) กระทรวงคมนาคม โดยสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ดำเนินการประเมินผลการลดก๊าซเรือนกระจกที่เหมาะสมของประเทศ (NAMAs) ภาคการขนส่งในมาตรการพัฒนาระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน และมาตรการเพิ่มประสิทธิภาพการบิน โดยมีรายละเอียดดังนี้

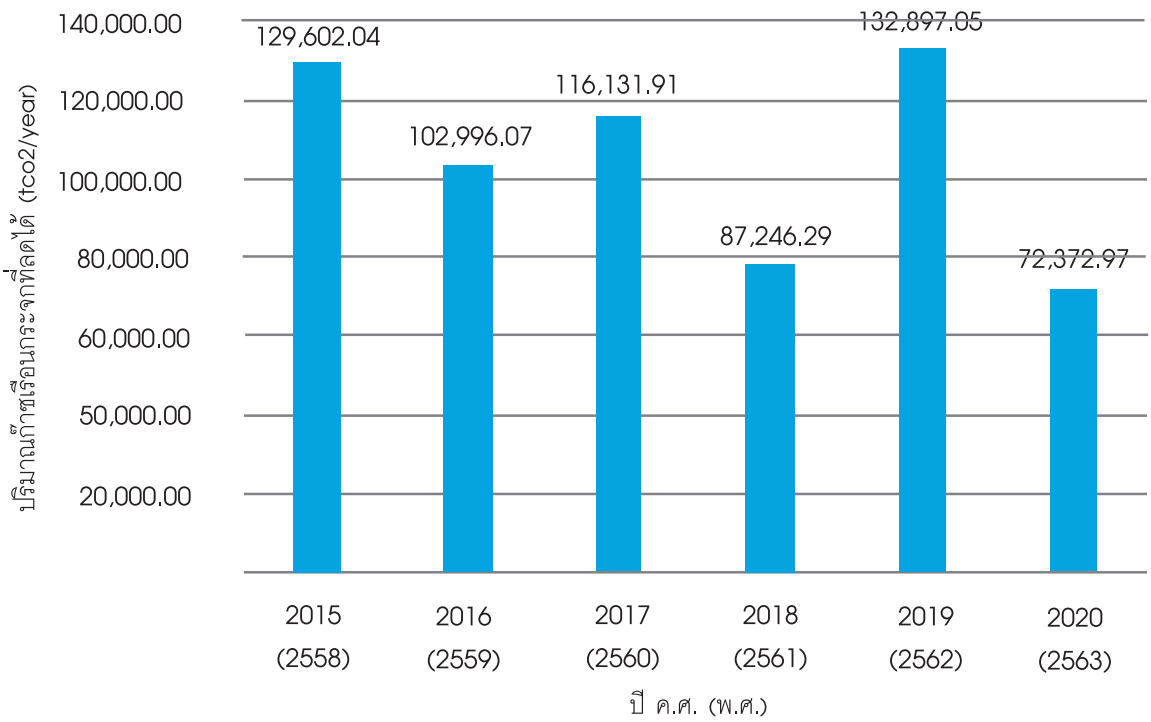
*1. **มาตรการพัฒนาระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน*** โดยประเมินผลการลดก๊าซเรือนกระจกจากการปรับเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางแบบเดิมที่ใช้เชื้อเพลิงฟอสซิลมาใช้รถไฟฟ้าสายสีเขียว รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน รถไฟฟ้าสายสีม่วง และรถไฟฟ้าเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ในเส้นทางที่เปิดให้บริการในปีนั้นๆ

*2. **มาตรการเพิ่มประสิทธิภาพการบิน*** โดยประเมินผลการลดก๊าซเรือนกระจกจากมาตรการดังกล่าวในส่วนของเที่ยวบินภายในประเทศ (Domestic flight) ของ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) จากการปรับปรุงหรือปรับเปลี่ยนระบบการบินให้มีประสิทธิภาพสูงขึ้น ทำให้ใช้เชื้อเพลิงในเครื่องบินลดลงจากเดิม











ภาพรวมผลการลดก๊าซเรือนกระจกในภาคการขนส่ง

	มาตรการพัฒนาระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน	มาตรการเพิ่มประสิทธิภาพการบิน	ภาพรวม
ปี ค.ศ. (พ.ศ.)	ปริมาณก๊าซเรือนกระจกที่ลดได้ (tCO_2/year)	ปริมาณก๊าซเรือนกระจกที่ลดได้ (tCO_2/year)	ปริมาณก๊าซเรือนกระจกที่ลดได้ (tCO_2/year)
2015 (2558)	90,589.00[1]	39,013.04	126,523.45
2016 (2559)	86,887.00[2]	16,109.07	108,411.02
2017 (2560)	109,105.00[3]	7,026.91	104,883.91
2018 (2561)	84025.09[4]	-22674.79	61,350.30
2019 (2562)	126,112.00[5]	6,798.65	132,910.65
2020 (2563)	74,771.60[6]	-2,398.63	72,372.97



หมายเหตุ

1. **ประเมินจากโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว** (เส้นทางสาย ช่วงหมอชิต - แบริ่ง และเส้นทางสายสีลม ช่วงสนามกีฬาแห่งชาติ - บางหว้า) โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน (ช่วงหัวลำโพง - บางซื่อ) และโครงการรถไฟฟ้าแอร์พอร์ต เรล ลิงก์ (ช่วงพญาไท - สุวรรณภูมิ)

2. **ประเมินจากโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว** (เส้นทางสาย ช่วงหมอชิต - แบริ่ง และเส้นทางสายสีลม ช่วงสนามกีฬาแห่งชาติ - บางหว้า) โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน (ช่วงหัวลำโพง - บางซื่อ) โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง (ช่วงบางคลองบางไผ่ - บางซื่อ (ส่วนต่อขยายช่วงเตาปูน - บางซื่อยังไม่แล้วเสร็จ)) และโครงการรถไฟฟ้าแอร์พอร์ต เรล ลิงก์ (ช่วงพญาไท - สุวรรณภูมิ)

3. **ประเมินจากโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว** (เส้นทางสาย ช่วงหมอชิต - แบริ่ง และเส้นทางสายสีลม ช่วงสนามกีฬาแห่งชาติ - บางหว้า) โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน (ช่วงหัวลำโพง - บางซื่อ) โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง (ช่วงบางคลองบางไผ่ - บางซื่อ (ส่วนต่อขยายช่วงเตาปูน - บางซื่อยังไม่แล้วเสร็จ)) และโครงการรถไฟฟ้าแอร์พอร์ต เรล ลิงก์ (ช่วงพญาไท - สุวรรณภูมิ)

4. **ประเมินจากโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว** (เส้นทางสาย ช่วงหมอชิต - แบริ่ง และเส้นทางสายสีลม ช่วงสนามกีฬาแห่งชาติ - บางหว้า) โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน (ช่วงหัวลำโพง - บางซื่อ และช่วงบางซื่อ - เตาปูน) โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง (ช่วงบางคลองบางไผ่ - เตาปูน) และโครงการรถไฟฟ้าแอร์พอร์ต เรล ลิงก์ (ช่วงพญาไท - สุวรรณภูมิ)

5. **ประเมินจากโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว** (เส้นทางช่วงหมอชิต - สมุทรปราการ และช่วงสนามกีฬาแห่งชาติ - บางหว้า) โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน (ช่วงหัวลำโพง - บางซื่อ และช่วงบางซื่อ - เตาปูน) โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง (ช่วงบางคลองบางไผ่ - เตาปูน) และโครงการรถไฟฟ้าแอร์พอร์ต เรล ลิงก์ (ช่วงพญาไท - สุวรรณภูมิ)

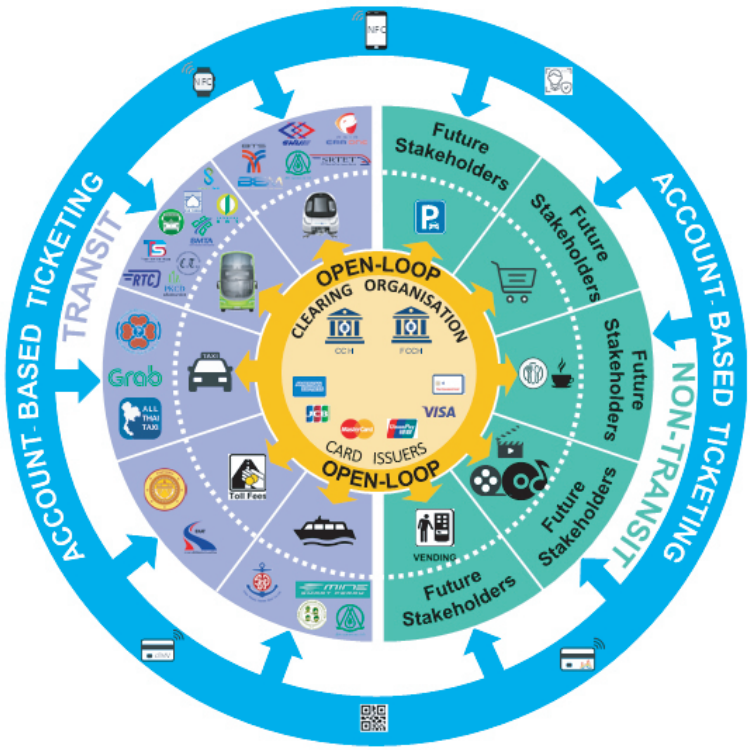
6. **ประเมินจากโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว** (เส้นทางช่วงหมอชิต - สมุทรปราการ และช่วงสนามกีฬาแห่งชาติ - บางหว้า) โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน (ช่วงหัวลำโพง - บางซื่อ ช่วงบางซื่อ - ท่าพระ และช่วงหัวลำโพง - บางแค) โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง (ช่วงบางคลองบางไผ่ - เตาปูน) และไม่มีการประเมินโครงการรถไฟฟ้าแอร์พอร์ต เรล ลิงก์ (ช่วงพญาไท - สุวรรณภูมิ) เนื่องจากมีการเปลี่ยนแปลงหน่วยงานที่ดูแลจากบริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด เป็นบริษัท เอเชีย เอรา วัน จำกัด จึงไม่ได้มีการจัดเก็บข้อมูลเพื่อใช้ในการประเมินการลดก๊าซเรือนกระจก ปี พ.ศ. 2563



การผลักดันการพัฒนาระบบตั๋วร่วมตามนโยบายของกระทรวงคมนาคม

รัฐบาลได้มีนโยบายเร่งด่วนในการแก้ไขปัญหาการดำรงชีวิต และลดภาระค่าครองชีพของประชาชน โดยการจัดการระบบขนส่งผ่านเทคโนโลยีดิจิทัล เพื่อตอบสนองต่อนโยบายดังกล่าว กระทรวงคมนาคม จึงมีนโยบายในการพัฒนาคุณภาพงานบริการประชาชนด้วยเทคโนโลยีดิจิทัล โดยได้ผลักดันการนำระบบตั๋วร่วม และค่าโดยสารร่วมมาใช้งานในระบบขนส่ง มีวัตถุประสงค์เพื่อ **"เพิ่มความสะดวกสบายในการเชื่อมต่อการเดินทางให้กับประชาชน ด้วยบัตรเพียงใบเดียวในอัตราค่าโดยสารที่สมเหตุสมผล"** ซึ่งเป็นการสนับสนุนและส่งเสริมให้ประชาชนเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางจากรถยนต์ส่วนบุคคลมาสู่ระบบขนส่งสาธารณะเพิ่มมากขึ้น เพิ่มประสิทธิภาพการใช้ระบบขนส่งของประเทศ บรรเทาปัญหาการจราจร เพิ่มคุณภาพชีวิตของประชาชน ลดเวลาการเดินทาง ลดการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงและลดการปล่อยมลพิษ ได้แก่ ก๊าซเรือนกระจก และฝุ่นละอองขนาดเล็ก นอกจากนี้ ยังเป็นการส่งเสริมเศรษฐกิจและสังคมดิจิทัลตามนโยบายรัฐบาลอย่างเป็นรูปธรรม

การพัฒนาระบบตั๋วร่วมจำเป็นต้องอาศัยปัจจัยแห่งความสำเร็จ (Key Success Factors) ซึ่งประกอบด้วยเทคโนโลยีด้านการขนส่งและการเงิน พระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม พ.ศ. .... และกองทุนส่งเสริมระบบตั๋วร่วม โดยต้องอาศัยความร่วมมือระหว่างรัฐและผู้ประกอบการในการบูรณาการร่วมกันอย่างต่อเนื่อง โดยสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ได้ดำเนินการผลักดันการพัฒนาระบบตั๋วร่วมตามนโยบายของกระทรวงคมนาคม โดยมีเป้าหมายให้ระบบตั๋วร่วมมีลักษณะเป็นระบบตั๋วผูกบัญชี (Account-Based Ticketing: ABT) (รวมทั้งบัตร cEMV) ซึ่งสามารถใช้ชำระเงินได้ทั้งในระบบขนส่งและบริการอื่นนอกระบบขนส่ง



ทั้งนี้ ในระหว่างดำเนินการพัฒนาระบบ ABT ได้ประยุกต์ใช้ตั๋วร่วมบัตร cEMV ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของระบบ ABT มาใช้งานในระบบขนส่งแล้ว รวมถึงการเร่งรัดการนำเสนอร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม พ.ศ. ....

1. การนำบัตร cEMV (Contactless Europay Mastercard and Visa) มาใช้กับระบบขนส่ง

ปัจจุบันได้ดำเนินการนำบัตร cEMV มาประยุกต์ใช้เป็นตั๋วร่วมกับระบบขนส่ง ซึ่งเป็นการใช้บัตรเครดิตและบัตรเดบิตที่มีเทคโนโลยีแบบไร้สัมผัส (Contactless) ชำระค่าโดยสารในระบบขนส่ง โดยการแตะบัตรที่เครื่องอ่านบัตร ทำให้ผู้โดยสารลดระยะเวลาในการซื้อบัตรโดยสารและช่วยลดต้นทุนในการบริหารจัดการเงินสดของผู้ให้บริการ ซึ่งปัจจุบันระบบตั๋วร่วมบัตร cEMV สามารถชำระค่าโดยสารในระบบขนส่งทุกรูปแบบการเดินทางดังต่อไปนี้

1.1 ระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน

(1) รถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน) และสายฉลองรัชธรรม (สายสีม่วง)

(2) รถไฟชานเมือง (สายสีแดง) สายนครวิถี และสายธานีรัถยา

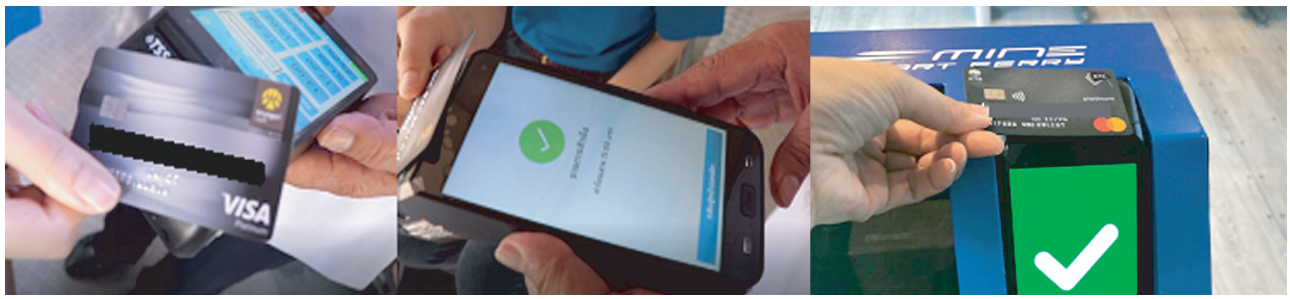


1.2 ระบบรถโดยสารประจำทาง

(1) รถโดยสารประจำทางขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.)

(2) รถโดยสารประจำทางของบริษัท ไทย สมายล์ บัส จำกัด

1.3 ระบบเรือโดยสารพลังงานไฟฟ้า ของบริษัท อี สมาร์ท ทรานสปอร์ต จำกัด (เรือไฟฟ้า MINE Smart Ferry)

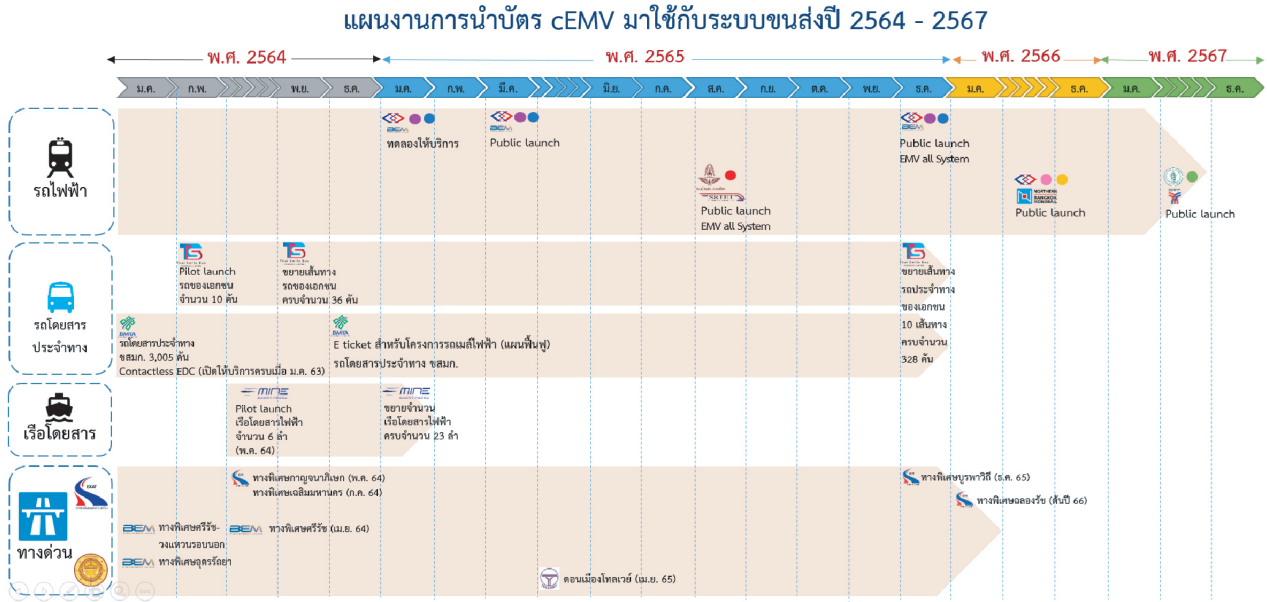


1.4 ระบบทางพิเศษ

(1) การทางพิเศษแห่งประเทศไทย จำนวน 5 สายทาง ได้แก่ ทางพิเศษศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร ทางพิเศษอุดรรัถยา ทางพิเศษศรีรัช ทางพิเศษกาญจนาภิเษก ทางพิเศษเฉลิมมหานคร

(2) กรมทางหลวง จำนวน 1 สายทาง ได้แก่ ทางยกระดับอุตราภิมุข (ดอนเมืองโทลล์เวย์)





2. เร่งรัดการนำเสนอร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม พ.ศ. ....

ปัจจุบันมีการประกาศใช้ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม พ.ศ. 2563 แต่เนื่องด้วยระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีฯ มีสถานะเป็นกฎหมายลำดับรอง บังคับใช้กับราชการส่วนกลาง ส่วนภูมิภาคและส่วนท้องถิ่นได้เท่านั้น ไม่สามารถบังคับให้เอกชนดำเนินการอย่างหนึ่งอย่างใดได้ ซึ่งการให้บริการขนส่งของประเทศไทยในปัจจุบันยังคงต้องพึ่งพาทั้งส่วนราชการและภาคเอกชน ดังนั้น การบูรณาการให้เกิดระบบตั๋วร่วมอย่างครอบคลุมทั้งระบบ จึงจำเป็นต้องอาศัยกลไกของกฎหมายในระดับพระราชบัญญัติ สนข. จึงได้ดำเนินการจัดทำร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม พ.ศ. .... ให้มีความสมบูรณ์และสอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบัน เพื่อรองรับการดำเนินงานทั้งในส่วนของอัตราค่าโดยสารร่วมและมาตรฐานด้านเทคโนโลยีระบบตั๋วร่วมได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยมีคณะกรรมการนโยบายระบบตั๋วร่วม (คนต.) เป็นหน่วยงานระดับนโยบาย (Policy Maker) ซึ่งมีอำนาจในการกำหนดนโยบายการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม แนวทางและระยะเวลาการดำเนินงาน รวมถึงการออกข้อบังคับที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้เกิดการบูรณาการระบบตั๋วร่วมอย่างแท้จริง และมีหน่วยงานกำกับดูแลการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม นอกจากนี้ ร่างพระราชบัญญัติดังกล่าวได้กำหนดให้มีการจัดตั้งกองทุนส่งเสริมระบบตั๋วร่วม เพื่อสนับสนุนการดำเนินงาน การพัฒนาและการส่งเสริมเกี่ยวกับการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม ซึ่งรวมถึงการส่งเสริมและอุดหนุนประชาชนผู้ใช้บริการระบบตั๋วร่วมให้สามารถใช้ระบบขนส่งด้วยความสะดวก โดยมีต้นทุนการเดินทางที่สมเหตุสมผล ซึ่งจะช่วยลดค่าใช้จ่ายในการเดินทางของประชาชนได้อย่างยั่งยืน รวมทั้งลดข้อจำกัดจากสัญญาสัมปทานเดิม

ขณะนี้ สนข. ได้นำเสนอร่างพระราชบัญญัติดังกล่าวต่อคณะอนุกรรมการจัดทำร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม พ.ศ. .... ซึ่งมีรองปลัดกระทรวงคมนาคม หัวหน้ากลุ่มภารกิจการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านทางหลวงเป็นประธานอนุกรรมการ ก่อนนำเสนอต่อ คนต. ซึ่งมีรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เป็นประธานกรรมการ จากนั้นจึงนำเสนอสู่กระบวนการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี และสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา ก่อนประกาศในราชกิจจานุเบกษาตามขั้นตอนต่อไป





โครงการศึกษาความเหมาะสม ออกแบบเบื้องต้น ประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และวิเคราะห์รูปแบบโมเดลการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งเพื่อพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้เพื่อเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างอ่าวไทยและอันดามัน (Landbridge)

สำนักส่งเสริมระบบการขนส่งและจราจรในภูมิภาค (สสภ.) มีอำนาจหน้าที่ในการศึกษา วิเคราะห์และจัดทำแผนแม่บทด้านการขนส่งและจราจรในภูมิภาคให้สอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติและแผนหลักด้านการขนส่งและจราจร รวมทั้งติดตามและประเมินผลการปฏิบัติงานตามแผน ศึกษาและวิเคราะห์แผนงานและโครงการด้านการขนส่งและจราจรในภูมิภาค เสนอแนะแนวทางและมาตรการป้องกันและแก้ไขปัญหาการขนส่งและจราจรในเชิงบูรณาการในภูมิภาค และประสานและสนับสนุนด้านวิชาการและการปฏิบัติงานของคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกจังหวัด ส่งเสริมการปฏิบัติงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในภูมิภาคและปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องหรือที่ได้รับมอบหมาย รวมทั้ง สสภ. ยังมีภารกิจสนับสนุนยุทธศาสตร์ของกระทรวงคมนาคมและนโยบายของรัฐบาลเพื่อการพัฒนาในพื้นที่อย่างบูรณาการและให้เป็นรูปธรรม โดยในปี 2565 ได้ดำเนินโครงการศึกษาความเหมาะสม ออกแบบเบื้องต้น ประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และวิเคราะห์รูปแบบโมเดลการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งเพื่อพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้เพื่อเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างอ่าวไทยและอันดามัน (Landbridge) ระยะเวลาดำเนินโครงการ 2 มีนาคม 2564 - 1 กันยายน 2566

การค้าระหว่างประเทศอาศัยการขนส่งสินค้าทางทะเลเกือบร้อยละ 90 เนื่องจากลักษณะภูมิประเทศของโลกที่มีมหาสมุทรครอบคลุมพื้นที่สามในสี่ของพื้นผิวโลกและการเชื่อมโยงทางทะเลต่อเนื่องกันระหว่างประเทศในภูมิภาคของโลก และสามารถขนสินค้าได้ในปริมาณมาก มีค่าระวางการขนส่งสินค้าถูกกว่าการขนส่งในรูปแบบอื่น การขนส่งสินค้าทางทะเลจึงเป็นปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อความสามารถในการแข่งขันทางการค้าโลกและเป็นส่วนประกอบสำคัญของระบบการค้าระหว่างประเทศ

ในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ช่องแคบมะละกา (Strait of Malacca) เป็นเส้นทางเชื่อมโยงระหว่างทะเลอันดามัน และมหาสมุทรอินเดียกับทะเลจีนใต้ และมหาสมุทรแปซิฟิก จึงเป็นเส้นทางหลักของเรือสินค้าที่สำคัญและมีปริมาณเรือสินค้าผ่านมากที่สุดแห่งหนึ่งของโลกเพราะเป็นเส้นทางที่สั้นที่สุดที่เชื่อมโยงการค้าและการขนส่งระหว่างกลุ่มประเทศฝั่งมหาสมุทรอินเดียกับกลุ่มประเทศมหาสมุทรแปซิฟิก เป็นที่ตั้งท่าเรือสำคัญหลายแห่ง ได้แก่ ท่าเรือสิงคโปร์ ท่าเรือในประเทศมาเลเซีย ได้แก่ ท่าเรือตันหยงเปเลปัส (Tanjung Pelepas) ท่าเรือแคลง (Klang) และท่าเรือปีนัง (Pulau Pinang) โดยท่าเรือสิงคโปร์เป็นท่าเรือที่ขนส่งตู้สินค้ามากอันดับ 2 ของโลก ในปี พ.ศ. 2564 มีปริมาณขนส่งตู้คอนเทนเนอร์มากถึง 37.5 MTEUs และเป็นท่าเรือที่ตู้สินค้าเปลี่ยนถ่ายเรือ (Transshipment Port) มากที่สุดอันดับที่ 1 ของโลก จากข้อมูลปี พ.ศ. 2560 ปริมาณเรือที่ผ่านช่องแคบมะละกามีความหนาแน่น ประมาณ 85,000 ลำต่อปี หรือโดยเฉลี่ย 250 ลำต่อวัน มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นโดยเฉลี่ย ร้อยละ 2.35 ต่อปี หรือประมาณ 100,000 ลำในปีปัจจุบัน และการขยายตัวทางการค้าระหว่างประเทศทั่วโลกที่เพิ่มมากขึ้น ส่งผลให้แนวโน้มของปริมาณเรือสินค้าขนส่งสินค้าผ่านช่องแคบมะละกาเพิ่มมากขึ้น ซึ่งคาดว่าการขนส่งผ่านช่องแคบมะละกาอาจจะประสบปัญหาติดขัดในอนาคต

สนข. จึงได้ดำเนินโครงการศึกษานี้ขึ้นโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อ

1) ศึกษาความเหมาะสมทางเศรษฐกิจ การเงิน วิศวกรรม สังคม

2) ออกแบบรายละเอียดเบื้องต้น และประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

3) จัดทำรายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการ ตามพระราชบัญญัติการร่วมทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562

4) วิเคราะห์จัดทำรูปแบบการพัฒนาและการลงทุน (Business Development Model)



โดยมีเหตุผลและความจำเป็นของการพัฒนาโครงการ จาก

1) **ความได้เปรียบเชิงยุทธศาสตร์จากตำแหน่งทางภูมิศาสตร์ของประเทศไทย** โดยประเทศไทยเป็นศูนย์กลางของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เป็นประตูในการขนส่งและแลกเปลี่ยนสินค้าของประเทศในภูมิภาครวมถึงประเทศจีนตอนใต้ และเป็นช่องทางในการแลกเปลี่ยนสินค้าระหว่างทวีปต่าง ๆ ของโลก

2) **ความได้เปรียบเชิงยุทธศาสตร์จากตำแหน่งที่ตั้งโครงการ** โดยโครงการ Landbridge ช่วยลดเวลาและระยะทางการขนส่งจากเดิม ทำให้ประหยัดต้นทุนการขนส่ง หลีกเลี่ยงปัญหาการติดขัดของช่องแคบมะละกา มีแนวโน้มในการจูงใจผู้ประกอบการขนส่งและนักลงทุนให้ใช้ประโยชน์จากเส้นทางนี้มากขึ้น

3) **ความได้เปรียบเชิงยุทธศาสตร์จากการขนส่งสินค้าและน้ำมันในภูมิภาค** ปริมาณการขนส่งน้ำมันผ่านช่องแคบมะละกาคิดเป็นร้อยละ 15 - 18 ของโลก และความหนาแน่นในการขนส่งผ่านช่องแคบมะละกา ทำให้เป็นโอกาสในการพัฒนาโครงการ เพื่อให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการขนส่งน้ำมันและก๊าซธรรมชาติในอนาคต



เมื่อได้มีการพัฒนาโครงการ Landbridge แล้ว จะทำให้ประเทศไทยมีศักยภาพในการ

1) **ประตูการค้ารองรับการนำเข้า - ส่งออกของไทย** และประตูในการขนส่งและแลกเปลี่ยนสินค้าของประเทศในภูมิภาค เช่น อาเซียน BIMSTEC ประเทศจีนตอนใต้ เพื่อส่งออกไปสู่ประเทศในตะวันออกกลางและทวีปยุโรป

2) **สะพานเศรษฐกิจรองรับการขนส่งถ่ายลำ (Transshipment Port)** เป็นทางเลือกในการถ่ายลำการขนส่งสินค้าระหว่างมหาสมุทรอินเดียและมหาสมุทรแปซิฟิก โดยเชื่อมต่อทางรางและทางถนน ผ่านท่าเรือชุมพรฝั่งอ่าวไทย และท่าเรือระนองฝั่งอันดามัน

3) **สะพานเศรษฐกิจด้านพลังงาน (Oil Bridge)** เป็นทางเลือกในการขนส่งน้ำมันดิบ โดยขนส่งน้ำมันทางเรือจากช่องแคบฮอร์มุซมายังท่าเรือระนอง และส่งผ่านทางท่อเพื่อไปยังท่าเรือชุมพร เพื่อกระจายในภูมิภาค เช่น อาเซียน BIMSTEC รวมถึงประเทศจีนบางส่วน

4) **การพัฒนาพื้นที่หลังท่าโดยการพัฒนาเศรษฐกิจเสรีและการส่งเสริมการลงทุน** ดึงดูดนักลงทุนเพิ่มศักยภาพการแข่งขันด้านเศรษฐกิจในพื้นที่ภาคใต้

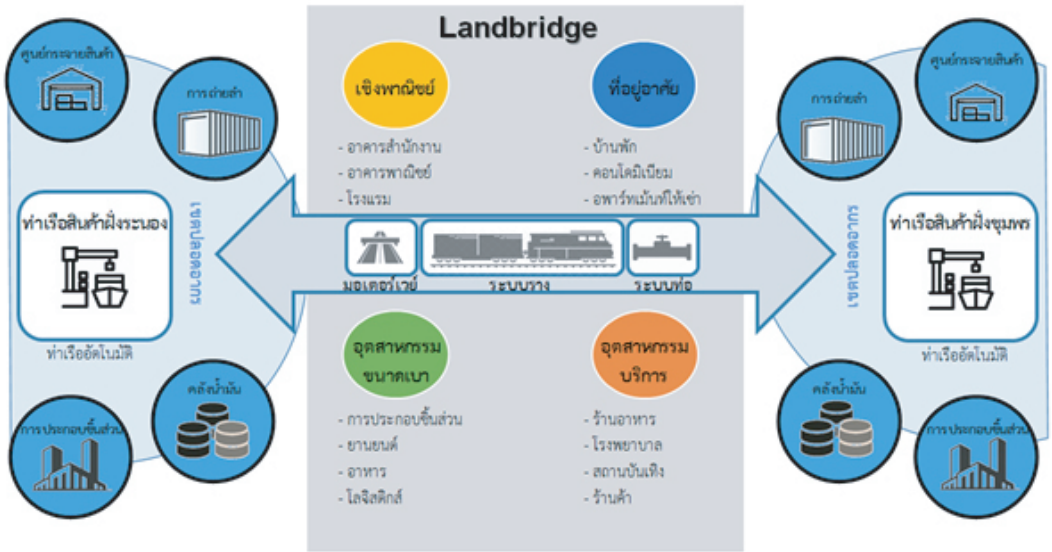
ในการพัฒนาโครงการให้มีความยั่งยืนนั้นจำเป็นจะต้องมีกลยุทธ์ ดังนี้

1) ส่งเสริมและพัฒนาความสามารถในการแข่งขันด้านขนส่งและโลจิสติกส์ ให้สามารถแข่งขันด้านค่าขนส่งและเวลาในการขนส่งและพิจารณาความเป็นไปได้ที่สายเรือที่มีโอกาสมาใช้โครงการ

2) ส่งเสริมและอำนวยความสะดวกแก่ธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางทะเล เช่น บริการเติมน้ำมัน บำรุงรักษาเรือ การประกันภัย เป็นต้น

3) พัฒนาอุตสาหกรรมหลังท่า และอุตสาหกรรมภายในประเทศ ประกอบด้วย การส่งเสริมอุตสาหกรรมตามนโยบายของไทย อุตสาหกรรมที่มีศักยภาพที่ช่วยส่งเสริม Landbridge และอุตสาหกรรมใหม่

4) นโยบายส่งเสริมการลงทุนและสิทธิพิเศษ เช่น การกำหนดนโยบายที่จูงใจให้กันมาใช้ Landbridge และมาตรการลดภาษี



โดยจากผลการศึกษาเบื้องต้น องค์ประกอบที่สำคัญของ Landbridge ที่จะต้องพัฒนาพร้อมกันต้องประกอบด้วย

1) การพัฒนาท่าเรือน้ำลึกทั้ง 2 แห่งในฝั่งอ่าวไทยและฝั่งอันดามัน โดยออกแบบให้เป็นท่าเรืออัตโนมัติเพื่อลดเวลาและเพิ่มประสิทธิภาพในการขนถ่ายสินค้า

2) การเชื่อมต่อท่าเรือทั้ง 2 แห่งด้วยทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ทางรถไฟ และการขนส่งทางท่อ โดยเส้นทางเชื่อมต่อระหว่างท่าเรือจะเป็นเส้นทางที่สั้นที่สุดเพื่อลดระยะเวลาในการขนส่ง ค่าก่อสร้าง และค่าเวนคืน

3) การพัฒนาพื้นที่หลังท่าเพื่อรองรับศูนย์กระจายสินค้า เครื่องมือและอุปกรณ์อำนวยความสะดวกในการขนถ่ายสินค้า คลังน้ำมัน และอุปกรณ์อำนวยความสะดวกในการประกอบชิ้นส่วนบนท่าเรือทั้ง 2 แห่ง

4) การส่งเสริมการใช้ประโยชน์ที่ดินในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้โดยการพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์ เช่น ก่อสร้างอาคารสำนักงาน อาคารพาณิชย์ และโรงแรม เป็นต้น

5) การพัฒนาพื้นที่ให้เป็นเขตที่อยู่อาศัย เช่น บ้านพัก คอนโดมิเนียม และอพาร์ตเมนต์ให้เช่า การพัฒนาอุตสาหกรรมขนาดเบา เช่น การประกอบชิ้นส่วน ยานยนต์ อาหาร และกิจกรรมด้านโลจิสติกส์ รวมถึงการพัฒนาอุตสาหกรรมบริการต่างๆ ในพื้นที่ เช่น ร้านอาหาร โรงพยาบาล สถานบันเทิง และร้านค้าต่างๆ เกิดเป็นเมืองขึ้นมาระหว่างเส้นทาง Landbridge เป็นศูนย์การค้าขาย อุตสาหกรรมใหม่ของประเทศไทย

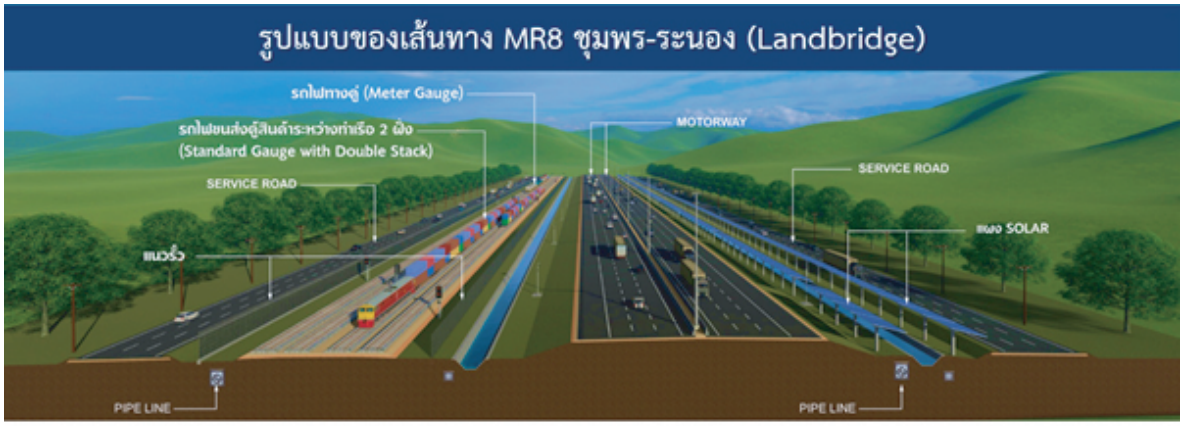


การคัดเลือกตำแหน่งที่ตั้งของท่าเรือ ใช้หลักเกณฑ์การคัดเลือกที่ตั้งของท่าเรือมาตรฐานและแนวทางปฏิบัติในการคัดเลือกพื้นที่ตั้งท่าเรือ ตามมาตรฐาน PIANC report nr. 185 (2019) และ UNTAD (1984) โดยการพิจารณาให้คะแนนระดับความเหมาะสมของที่ตั้งท่าเรือจากปัจจัยทั้ง 4 ด้าน ประกอบด้วย ด้านวิศวกรรม ด้านค่าลงทุน ด้านสิ่งแวดล้อม และด้านสังคม รวมถึงการถ่วงน้ำหนักระดับความสำคัญของปัจจัยต่าง ๆ ทั้งวิธีการเปรียบเทียบความสำคัญด้านสิ่งแวดล้อม (Environmental intentional) และวิธีการเปรียบเทียบความสำคัญด้านการลงทุน (Cost intentional) ซึ่งพบว่า พื้นที่เหมาะสมที่สุดสำหรับการก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกระนอง - ท่าเรือน้ำลึกชุมพร ดังนี้

1) ฝั่งอันดามัน คือ แหลมอ่าวอ่าง ตำบลราชกรูด อำเภอเมืองระนอง จังหวัดระนอง เป็นบริเวณที่อยู่ใกล้บริเวณร่องน้ำลึกที่สุด โดยมีเกาะพยามเป็นที่กำบังตามธรรมชาติ มีการกัดเซาะต่ำ และมีความเสี่ยงต่ำต่อระดับน้ำยกตัว รวมทั้งมีพื้นที่สามารถรองรับการขนส่งสินค้าได้ 40 MTEUs

2) ฝั่งอ่าวไทย คือ แหลมริ่ว ตำบลบางน้ำจืด อำเภอหลังสวน จังหวัดชุมพร เป็นบริเวณที่อยู่ใกล้บริเวณร่องน้ำลึก ไม่ติดเขตอนุรักษ์ มีความเสี่ยงน้อยต่อระดับน้ำ Strom Surge และมีการกัดเซาะต่ำ รวมทั้งมีพื้นที่สามารถรองรับการขนส่งสินค้าได้ 40 MTEUs

การขนส่งสินค้าจากท่าเรือแหลมริ่ว จังหวัดชุมพร ไปที่ท่าเรือแหลมอ่าวอ่าง จังหวัดระนอง ผ่านแนวเส้นทาง ระยะทาง 89.35 กิโลเมตร ประกอบด้วยทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ทางรถไฟ การขนส่งทางท่อ และทางบริการ โดยเป็นทางระดับพื้น ทางยกระดับและอุโมงค์ เส้นทางของโครงการผ่านพื้นที่ 9 ตำบล 3 อำเภอ ประกอบด้วย (1) ตำบลบางน้ำจืด ตำบลนาขา ตำบลวังตะกอ ตำบลหาดยาย อำเภอหลังสวน จังหวัดชุมพร (2) ตำบลปังหวาน ตำบลพระรักษ์ ตำบลพะโต๊ะ ตำบลปากทรง อำเภอพะโต๊ะ จังหวัดชุมพร และ (3) ตำบลราชกรูด อำเภอเมืองระนอง จังหวัดระนอง

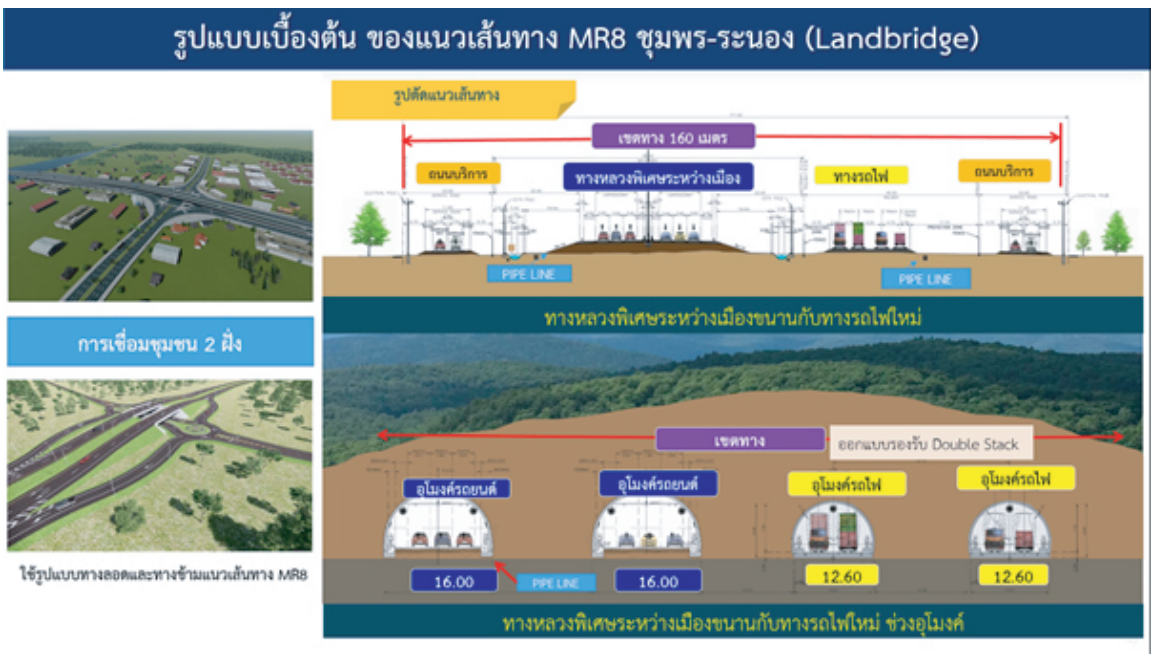


- มีท่าเรือที่ทันสมัยควบคุมด้วยระบบอัตโนมัติ
- ขนส่งตู้สินค้าคอนเทนเนอร์
- เกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมน้อยที่สุด
- สร้างความร่วมมือกับชุมชนรอบ ๆ ท่าเรือ
- ทางรถไฟออกแบบรองรับ Double Stack
- Motorway มีถนนบริการ





องค์ประกอบของแนวเส้นทาง ประกอบด้วย (1) ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง 6 ช่องจราจร (2) ทางรถไฟ 4 ทาง ความกว้างขนาดมาตรฐาน 2 ทาง และขนาดความกว้าง 1 เมตร 2 ทาง โดยออกแบบให้รองรับ Double Deck (3) ทางบริการ 2 ข้าง ในบริเวณที่เป็นชุมชน และ (4) Pipeline โดยการออกแบบท่าเรือให้ทันสมัยควบคุมด้วยระบบอัตโนมัติและมีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมน้อย



แนวเส้นทางของโครงการในบริเวณที่เป็นภูเขาจะมีการสร้างอุโมงค์โดยแยกอุโมงค์รถยนต์และอุโมงค์รถไฟ การออกแบบแนวเส้นทางโครงการให้ความสำคัญกับชุมชนทั้ง 2 ข้างทาง โดยออกแบบการเชื่อมโยงชุมชนโดยโครงสร้างทางลาดและทางยกระดับ

โครงการได้มีการกระบวนการประชาสัมพันธ์เพื่อสร้างการรับรู้และความเข้าใจต่อโครงการให้แก่หน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน และประชาชนในพื้นที่อย่างต่อเนื่อง ดังนี้

1) การประชุมคณะกรมการจังหวัดและหัวหน้าส่วนราชการประจำจังหวัด การประชุมหัวหน้าส่วนราชการระดับอำเภอ การประชุมกำนันและผู้ใหญ่บ้าน การประชุมหมู่บ้าน การแนะนำโครงการแก่ชาวบ้านในพื้นที่ โดยที่ผ่านมาได้ดำเนินการประชาสัมพันธ์โครงการในจังหวัดระนอง 178 หมู่บ้าน 30 ตำบล 5 อำเภอ และในจังหวัดชุมพร 204 หมู่บ้าน ในอำเภอหลังสวนและอำเภอพะโต๊ะ และการประชาสัมพันธ์ผ่านการประชุมระดับอำเภอในอีก 6 อำเภอ เพื่อสร้างการรับรู้และความเข้าใจต่อโครงการอย่างทั่วถึงและต่อเนื่อง

2) การจัดสัมมนาเพื่อแนะนำโครงการและรับฟังความคิดเห็นจากหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคประชาชนที่เกี่ยวข้อง ใน 3 พื้นที่ คือ พื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ฝั่งอ่าวไทย เมื่อวันที่ 8 ธันวาคม 2564 ณ โรงแรมมรกตทวิน จังหวัดชุมพร พื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ฝั่งอันดามัน เมื่อวันที่ 9 ธันวาคม 2564 ณ ห้องราชาวดี เฮอริเทจ แกรนด์ คอนเวนชั่น จังหวัดระนอง และพื้นที่กรุงเทพมหานคร เมื่อวันที่ 21 ธันวาคม 2564 ณ โรงแรมอนันตรา สยาม กรุงเทพฯ จังหวัดกรุงเทพมหานคร

3) การจัดประชุมกลุ่มย่อยเพื่อรับฟังและแลกเปลี่ยนความคิดเห็นกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ผู้ประกอบการหรือผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในพื้นที่ตั้งท่าเรือฝั่งอ่าวไทยและฝั่งอันดามัน และพื้นที่ตามแนวเส้นทางในจังหวัดระนองและจังหวัดชุมพร ระหว่างวันที่ 6 - 11 มิถุนายน 2565 จำนวน 8 เวที คือ เวทีที่ 1 พื้นที่ตำบลบางน้ำจืด ตำบลนาขา ตำบลนาพญา อำเภอหลังสวน จังหวัดชุมพร เวทีที่ 2 พื้นที่ตำบลปังหวาน ตำบลหาดยาย ตำบลวังตะกอ ตำบลพระรักษ์ อำเภอพะโต๊ะ จังหวัดชุมพร เวทีที่ 3 พื้นที่ตำบลพะโต๊ะ อำเภอพะโต๊ะ จังหวัดชุมพร เวทีที่ 4 พื้นที่ตำบลราชกรูด อำเภอเมืองระนอง จังหวัดระนอง เวทีที่ 5 พื้นที่ตำบลปากทรง อำเภอพะโต๊ะ จังหวัดชุมพร เวทีที่ 6 พื้นที่หมู่ที่ 2 ตำบลเกาะพยาม อำเภอเมืองระนอง จังหวัดระนอง เวทีที่ 7 พื้นที่หมู่ที่ 1 ตำบลเกาะพยาม อำเภอเมืองระนอง จังหวัดระนอง และเวทีที่ 8 พื้นที่ตำบลม่วงกลวง อำเภอกะเปอร์ จังหวัดระนอง

สถานะการดำเนินโครงการ ปัจจุบันอยู่ระหว่างดำเนินการศึกษา





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

นอกจากนี้ กจร. ยังรับผิดชอบในการดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกและกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้องตามพระราชบัญญัติคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก พ.ศ. 2521 (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2535 ซึ่งได้กำหนดอำนาจหน้าที่ในการศึกษาและวิเคราะห์สภาพการจราจรทางบกเพื่อวางแผนหลัก เสนอแนวนโยบาย และกำหนดมาตรฐานในการแก้ไขปัญหาการจราจรให้คณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) พิจารณา รวมทั้งเสนอความเห็นเกี่ยวกับการปรับปรุง แก้ไขกฎหมายด้านการจราจรทางบก หรือกฎหมายอื่นที่มีผลกระทบกระเทือนต่อการจัดระบบการจราจรทางบกให้เหมาะสมกับสถานการณ์ ตลอดจนพิจารณาจัดทำโครงการศึกษา ฝึกอบรม และเผยแพร่ความรู้ที่เกี่ยวกับการจัดระบบการจราจรทางบก ซึ่งการดำเนินการประชุม คจร. มีความสำคัญในระดับนโยบาย เป็นกลไกในการผลักดันนโยบาย แผนงาน โครงการที่สำคัญของประเทศไปสู่การดำเนินงานได้อย่างเป็นรูปธรรม

ในปีที่ผ่านมา สนข. ได้จัดประชุม คจร. จำนวน 1 ครั้ง ครั้งที่ 1/2565 เมื่อวันที่ 24 กุมภาพันธ์ 2565 โดยมีรองนายกรัฐมนตรี (พลเอก ประวิตร วงษ์สุวรรณ) เป็นประธาน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ผู้แทนปลัดกระทรวงมหาดไทย ผู้แทนปลัดกระทรวงคมนาคม ผู้แทนผู้อำนวยการสำนักงบประมาณ ผู้แทนเลขาธิการ สภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ผู้แทนผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร เป็นกรรมการ และผู้ทรงคุณวุฒิทางด้านการวางแผนจราจร วิศวกรรมจราจร วิศวกรรมสิ่งแวดล้อม เศรษฐศาสตร์ เศรษฐกิจการคลัง หรือผังเมือง โดยมี ผอ.สนข. เป็นกรรมการและเลขานุการ พร้อมทั้งหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง โดยที่ประชุมได้มีมติในเรื่องที่สำคัญ อาทิเช่น

1. รับทราบรายงานความคืบหน้าการดำเนินงานตามแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล, รายงานความคืบหน้าแผนแม่บทการแก้ไขปัญหาการจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล และการดำเนินการระบบขนส่งสาธารณะเพื่อการเชื่อมต่อการเดินทางสถานีรถไฟชานเมืองสายสีแดง (สถานีรังสิต) ตามมติ อจร. จังหวัดปทุมธานี โดยที่ประชุมมีมติรับทราบและให้หน่วยงานรายงานความคืบหน้า และปัญหาอุปสรรค (ถ้ามี) ให้ สนข. ทราบทุก 6 เดือน เพื่อนำเสนอให้ คจร. ทราบต่อไป

2. รับทราบแนวทางการพัฒนาระบบเทคโนโลยีด้านการจราจรและขนส่งเพื่อแก้ไขปัญหาจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล โดยมอบหมายให้ กทม. ทล. ทช. กทพ. ขบ. ให้ความอนุเคราะห์การเชื่อมต่อข้อมูลกล้อง CCTV และ GPS และให้ สนข. รายงานความก้าวหน้า ปัญหาอุปสรรค (ถ้ามี) ให้ คจร. ทราบต่อไป

3. เรื่อง รายงานผลการศึกษาเพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรบนโครงข่ายทางพิเศษในภาพรวมทั้งระบบ ที่ประชุมมีมติเห็นชอบรายงานผลการศึกษาเพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรบนโครงข่ายทางพิเศษในภาพรวมทั้งระบบเพื่อให้กระทรวงคมนาคมนำเสนอ ครม. ต่อไป

4. เรื่อง แผนพัฒนาการเดินทางทางน้ำในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล และการเชื่อมต่อการเดินทางรูปแบบอื่น ที่ประชุมมีมติเห็นชอบแผนพัฒนาการเดินทางทางน้ำในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล และการเชื่อมต่อการเดินทางรูปแบบอื่น และมอบหมาย สนข. ผลักดันไปสู่การปฏิบัติในแผนระดับที่ 3 และรายงานให้ คจร. ทราบต่อไป





โครงการศึกษาจัดทำโมเดลการพัฒนาระบบเทคโนโลยีเพื่อการบริหารจัดการจราจร ในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล

ความเป็นมาของโครงการ

โครงการศึกษาจัดทำโมเดลการพัฒนาระบบเทคโนโลยีเพื่อการบริหารจัดการจราจร กรุงเทพมหานคร เป็นโครงการที่สนับสนุนนโยบายของรัฐบาล พลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา ในการดำเนินการแก้ไขปัญหาจราจรติดขัดในพื้นที่เขตเมือง โดยเมื่อวันที่ 30 มีนาคม พุทธศักราช 2563 คณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก หรือ คจร. ในการประชุม ครั้งที่ 1/2563 ได้มีมติเรื่อง แนวทางการพัฒนาระบบเทคโนโลยีด้านการจราจรและขนส่งเพื่อแก้ไขปัญหาจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องสนับสนุนข้อมูลและการใช้อุปกรณ์ตรวจวัดสภาพจราจรต่าง ๆ เพื่อร่วมสนับสนุนในการพัฒนาระบบเทคโนโลยีเพื่อการบริหารจัดการจราจรให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น ตามที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ได้มีข้อสั่งการเรื่องการนำเทคโนโลยีสมัยใหม่มาปรับใช้ในการดำเนินงานเพื่อแก้ไขปัญหาจราจร

ปัจจุบันหน่วยงานหลายหน่วยงานได้นำเทคโนโลยีด้านการขนส่งและจราจรมาใช้เพื่อการวิเคราะห์ปริมาณจราจรและความเร็วในการเดินทางในพื้นที่ที่สนใจได้อย่างมีประสิทธิภาพและเป็นข้อมูลแบบอัตโนมัติต่อเนื่อง ตัวอย่างเช่น ระบบกล้องวงจรปิด (CCTV) ของกรุงเทพมหานคร กรมทางหลวง การทางพิเศษแห่งประเทศไทย การติดตั้งระบบ GPS บนรถโดยสารขนาดใหญ่ รถบรรทุกของกรมการขนส่งทางบกและองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ทว่า การเชื่อมต่อข้อมูลระหว่างหน่วยงานยังไม่สมบูรณ์ ทำให้การบริหารจัดการจราจรยังขาดประสิทธิภาพในภาพรวม โครงการค่าจ้างศึกษาจัดทำโมเดลการพัฒนาระบบเทคโนโลยีเพื่อการบริหารจัดการจราจร กรุงเทพมหานคร มีวัตถุประสงค์หลักในการนำข้อมูลจากระบบ CCTV และ GPS ของหน่วยงานต่าง ๆ มาบูรณาการร่วมกัน และทำการพัฒนาระบบวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อนำข้อมูลจากระบบ CCTV และ GPS เหล่านี้มาวิเคราะห์ เพื่อให้สามารถนำไปสู่การสรุปผลข้อมูลด้านการจราจรและขนส่งที่สำคัญ ได้แก่ ปริมาณจราจรบนสายทางและบริเวณทางแยก ความยาวแถวคอย ความเร็วเฉลี่ย และความหนาแน่นของปริมาณจราจร ซึ่งเป็นข้อมูลหลักที่สามารถนำไปใช้ในการวางแผน แก้ไขปัญหาด้านการจราจรและขนส่งในกรุงเทพมหานครได้

วัตถุประสงค์โครงการ

1. เพื่อนำข้อมูลจากระบบ CCTV และระบบ GPS ของหน่วยงานต่าง ๆ มาใช้ประโยชน์ในการบริหารจัดการจราจร

2. เพื่อให้มีรูปแบบการเชื่อมต่อข้อมูลระหว่างหน่วยงานอย่างเป็นระบบและมีประสิทธิภาพ

3. เพื่อให้มีฐานข้อมูลกลางที่ใช้สำหรับประมวลผลผ่านระบบ Cloud และสามารถเชื่อมต่อกับระบบฐานข้อมูลของ สนข. ได้

4. เพื่อให้มีฐานข้อมูลกลางเพื่อใช้ประกอบการบริหารจัดการด้านการจราจร และมีการประยุกต์ใช้งานในพื้นที่ที่เหมาะสม

ผลที่คาดว่าจะได้รับ

1. มีแนวทางเพิ่มประสิทธิภาพระบบ CCTV และระบบ GPS ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้มีรูปแบบการเชื่อมต่อข้อมูลระหว่างหน่วยงานอย่างเป็นระบบ

2. มีโปรแกรมประยุกต์ และระบบประมวลผลข้อมูลเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพระบบ CCTV และระบบ GPS

3. มีฐานข้อมูลกลางเพื่อใช้ประกอบการบริหารจัดการด้านจราจร และมีการประยุกต์ใช้งานในพื้นที่ที่เหมาะสม

แนวทางและขั้นตอนการดำเนินงานโครงการ

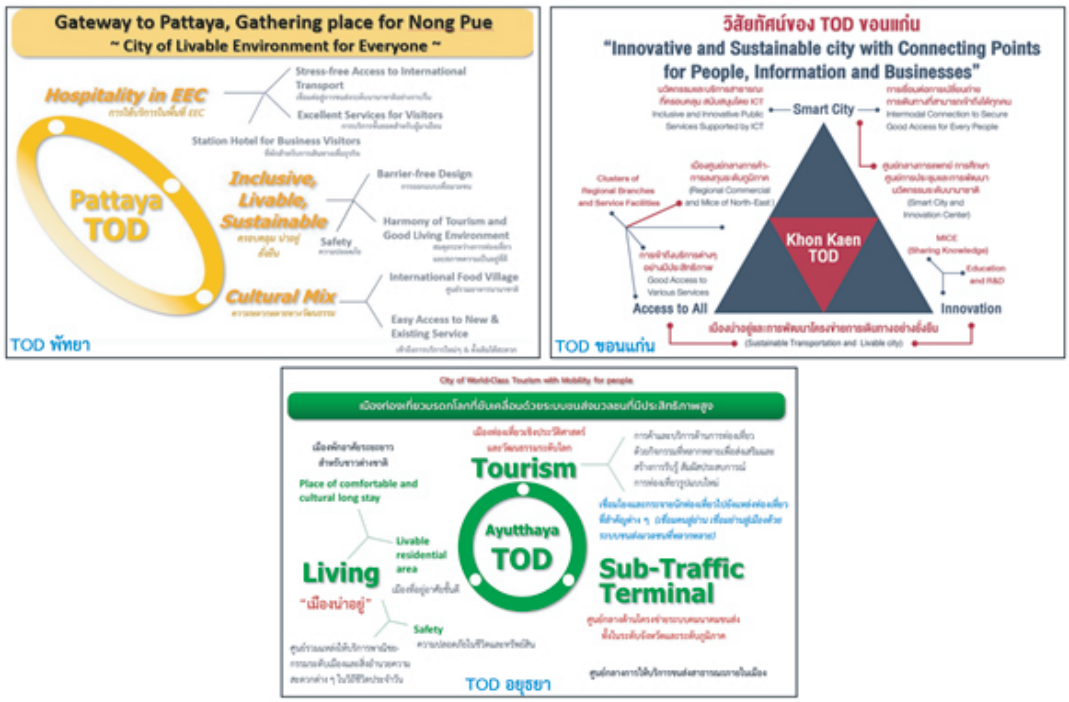
1. **การศึกษาทบทวนระบบเทคโนโลยีที่ใช้สำหรับรวบรวมข้อมูล วิเคราะห์ และบริหารจัดการจราจรที่มีแนวปฏิบัติที่ดีในต่างประเทศ** รวบรวมข้อมูลเกี่ยวกับระบบเทคโนโลยีที่ใช้สำหรับรวบรวมข้อมูล วิเคราะห์ และบริหารจัดการจราจรที่มีแนวปฏิบัติที่ดีในต่างประเทศ โดยในเบื้องต้นจะศึกษาเทคโนโลยีที่ใช้รวบรวมข้อมูล วิเคราะห์ และบริหารการจัดการจราจร ในระบบการขนส่งและจราจรอัจฉริยะในประเทศชั้นนำต่าง ๆ ในโลก อันได้แก่ ประเทศสหรัฐอเมริกา อังกฤษ จีน และ ญี่ปุ่น รวมถึงประเทศมาเลเซียซึ่งมีลักษณะการจราจรคล้ายกับประเทศไทย



2. การศึกษาทบทวนระบบเทคโนโลยีที่ใช้สำหรับรวบรวมข้อมูล วิเคราะห์ และบริหารจัดการจราจรของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในประเทศไทย การศึกษารายละเอียดและรวบรวมข้อมูลระบบ CCTV และ GPS จากหน่วยงานต่างๆ ภายในพื้นที่กรุงเทพมหานคร โดยทำการประสานกับหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องได้แก่ กรุงเทพมหานคร กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท การทางพิเศษแห่งประเทศไทย กรมการขนส่งทางบก และ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

3. การออกแบบสถาปัตยกรรมระบบ (System Architecture) จะทำการออกแบบองค์ประกอบต่างๆ ของระบบวิเคราะห์ข้อมูลจราจรจากกล้อง CCTV และ GPS และความเชื่อมโยงขององค์ประกอบต่างๆ ในระบบ ได้แก่

- ระบบเชื่อมต่อข้อมูล (Data Transfer System)
- ระบบเตรียมข้อมูลนำเข้า (Data Preparation: Cleansing, Imputation and Transformation)
- ระบบประมวลผลข้อมูล CCTV และ GPS
- ระบบวิเคราะห์ข้อมูลด้านการจราจรจากข้อมูล CCTV และ GPS
- ระบบฐานข้อมูล
- ระบบผู้ใช้งาน (User Interface) และ ระบบการแสดงผลในลักษณะ Dashboard



4. การพัฒนาระบบเชื่อมต่อข้อมูล (Data Transfer System) สำหรับนำเข้าข้อมูล CCTV และ GPS จากหน่วยงานต่าง ๆ สำหรับงานในส่วนนี้จะทำการพิจารณาถึงระบบ CCTV และ GPS ของแต่ละหน่วยงาน หาแนวทางและพัฒนาระบบเชื่อมต่อข้อมูล เพื่อให้ สนข. สามารถรับข้อมูลจากระบบ CCTV และ GPS จากหน่วยงานต่าง ๆ ได้แบบออนไลน์และเป็นอัตโนมัติ



5. การพัฒนาระบบเตรียมข้อมูลนำเข้า (Data Preparation: Cleansing, Imputation and Transformation) การนำข้อมูลจากระบบ CCTV และ GPS ของหน่วยงานต่างๆ เพื่อนำมาใช้ในการประมวลผลและวิเคราะห์ข้อมูลด้านการจราจร จำเป็นต้องมีการเตรียมข้อมูลที่ได้จากระบบ CCTV และ GPS ให้อยู่ในสภาพที่เหมาะสมพร้อมใช้งานก่อน โดยในการเตรียมข้อมูลนำเข้า จะประกอบด้วย 3 ส่วนหลัก ได้แก่

- การ Cleansing ข้อมูล เพื่อเป็นการตัดข้อมูลที่มีความผิดพลาดจากระบบทิ้งไปและเหลือไว้เฉพาะข้อมูลที่ใช้งานได้
- การทำ Data Imputation เป็นการต่อเติมข้อมูลที่ขาดหายไป (Missing Data) โดยใช้ข้อมูลที่มีอยู่จากผลการวิเคราะห์ในการแทนข้อมูลที่ขาดหายไป
- การทำ Data Transformation ซึ่งเป็นการปรับรูปแบบ (Format) ข้อมูลให้เหมาะสมกับการใช้งานของระบบ

6. การพัฒนาโปรแกรมประยุกต์เพื่อประมวลผลข้อมูล โดยในการพัฒนาโปรแกรมประยุกต์เพื่อประมวลผลข้อมูล จะได้แบ่งงานออกเป็น 2 ส่วนหลัก คือ

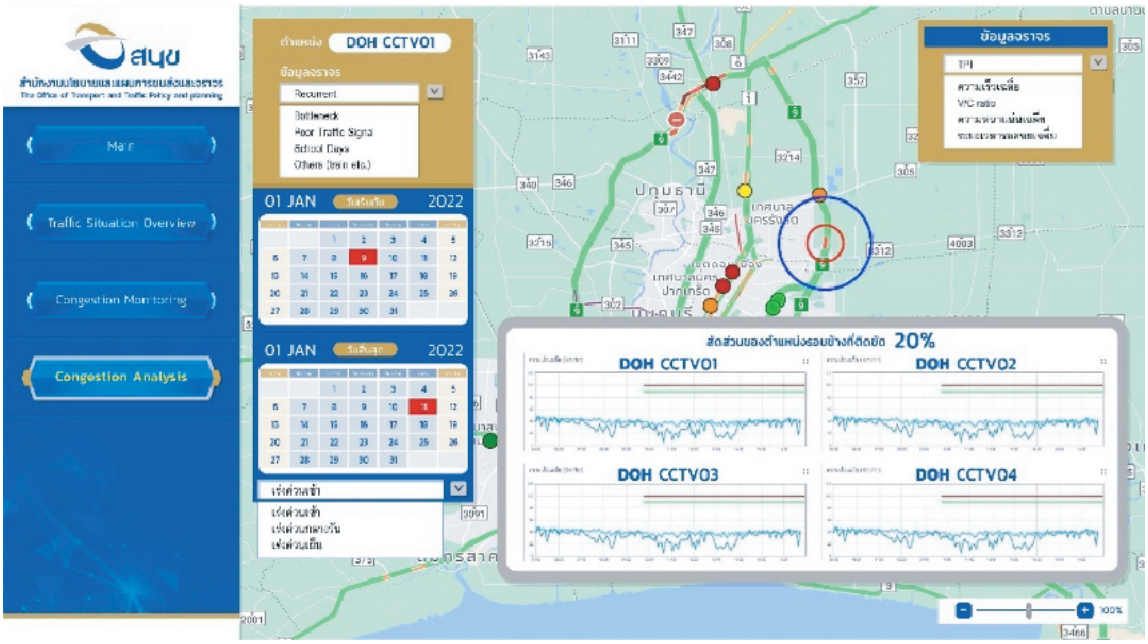
- การพัฒนาระบบประมวลผลข้อมูลภาพจากกล้อง CCTV เพื่อแปลงข้อมูลภาพจากกล้อง CCTV ให้เป็นข้อมูลด้านการจราจร เช่น ปริมาณจราจร ความเร็วเฉลี่ย และ ความหนาแน่น เป็นต้น
- การพัฒนาระบบประมวลผลข้อมูล GPS โดยจะต้องแปลงข้อมูล GPS จากรถแท็กซี่ให้ออกมาเป็นข้อมูลด้านการจราจรที่เกี่ยวข้อง เช่น ความเร็วเฉลี่ยในการเดินทาง เป็นต้น

7. การพัฒนาระบบวิเคราะห์ข้อมูล (Data Analytics) ด้านการจราจรจากข้อมูล CCTV และ GPS ระบบวิเคราะห์ข้อมูลด้านการจราจรจากข้อมูล CCTV และ GPS จะนำเข้าข้อมูลที่ได้จากการประมวลผลด้วยระบบประมวลผลข้อมูล CCTV และ GPS เพื่อนำข้อมูลที่ได้จากการประมวลผลทั้ง 2 ส่วนมาวิเคราะห์ร่วมกัน เช่น การสอบทานข้อมูลจราจรซึ่งกันและกันในกรณีที่มีข้อมูลเหมือนกันจากการประมวลผลทั้ง 2 แหล่งข้อมูล การเติมเต็มข้อมูลจากระบบหนึ่งให้กับอีกระบบหนึ่ง และสรุปออกมาเป็นข้อมูลด้านการจราจรบนสายทางและทางแยกต่าง ๆ ได้แก่ ปริมาณจราจร ความเร็วเฉลี่ย ความยาวแถวคอย และ ความหนาแน่น

8. การพัฒนาระบบฐานข้อมูล (Database System) จะทำการพัฒนาระบบฐานข้อมูล 2 ส่วน ได้แก่

- ระบบฐานข้อมูลชั่วคราวสำหรับจัดเก็บข้อมูล CCTV และ GPS จากหน่วยงาน จะได้ทำการพัฒนาระบบฐานข้อมูลเพื่อทำการจัดเก็บข้อมูลจากระบบ CCTV และ GPS เป็นการชั่วคราวก่อนที่ข้อมูลดังกล่าวจะถูกนำเข้าสู่ระบบประมวลผลข้อมูลและระบบวิเคราะห์ข้อมูลด้านการจราจรหลังจากที่ข้อมูล CCTV และ GPS จากหน่วยงานต่าง ๆ ได้รับการวิเคราะห์ออกมาเป็นข้อมูลด้านการจราจรเสร็จสิ้นแล้ว ข้อมูลส่วนนี้จะถูกล้างออกจากระบบ
- ระบบฐานข้อมูลสำหรับจัดเก็บข้อมูลด้านการจราจรที่ได้ประมวลผลแล้ว จะทำการพัฒนาในลักษณะของระบบฐานข้อมูลเชิงภูมิสารสนเทศ (GIS-Based) เพื่อให้สามารถเก็บข้อมูลด้านการจราจรที่ได้วิเคราะห์แล้วไว้ตามตำแหน่งทางภูมิศาสตร์ของสายทางและทางแยกต่างๆ ในกรุงเทพมหานคร

9. การพัฒนาระบบผู้ใช้งาน (User Interface) และระบบการแสดงผลในลักษณะ Dashboard จะทำการพัฒนาระบบผู้ใช้งานในลักษณะ Web-Based โดยแบ่งเป็นระดับขั้นของผู้ใช้งาน (User Priority Levels) ต่างๆ และการแสดงผลในรูปแบบ Interactive ที่ผู้ใช้งานสามารถทำการ Query ข้อมูลได้ตามเงื่อนไขการค้นหาต่างๆ เช่น ตำแหน่งของสายทางและทางแยก ปริมาณจราจร ความเร็วเฉลี่ยของสายทาง เป็นต้น



ช่องทางการติดตามโครงการ

สามารถติดตามข้อมูลข่าวสารของโครงการ ผ่านทางเว็บไซต์โครงการ www.transportsystemmodel.com และเพจเฟซบุ๊กโครงการ ชื่อ "โครงการศึกษาจัดทำโมเดลการพัฒนาระบบเทคโนโลยีเพื่อการบริหารจัดการจราจร



แนวทางการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงรูปแบบการเดินทางเพื่อเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าและสนามบินในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

กองพัฒนาระบบการขนส่งและจราจร (กพข.) มีภารกิจหลักในการศึกษาและเสนอรูปแบบแนวทางการพัฒนาแนวเส้นทางระบบโครงข่ายการขนส่งและจราจร ตลอดจนแนวทางการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะเชื่อมต่อหลายรูปแบบในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล โดย กพข. ได้ศึกษาและจัดทำแนวทางการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงรูปแบบการเดินทางเพื่อเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าและสนามบินในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ซึ่งประกอบด้วย รายงานแผนพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงรูปแบบการเดินทางเพื่อเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าและสนามบินในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล รายงานประเมินโครงข่ายเชื่อมต่อและการเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าและสนามบินตามแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล แนวคิดการจัดเส้นทางระบบขนส่งมวลชนรอง (Feeder) แนวทางการพัฒนาเพื่อการเชื่อมต่อบริเวณโดยรอบสถานีศิริราช แนวคิดการเชื่อมต่อเข้าสู่สนามบินดอนเมืองและสนามบินสุวรรณภูมิ การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวก - เชื่อมต่อ - เข้าถึงสถานีรถไฟฟ้า 8 สถานีสำคัญต้นแบบตามแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (M-MAP) และการจัดทำ Application Mobile (BKKTransit.net) ทั้งนี้ แนวทางการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมฯ มีสาระสำคัญ ดังนี้

1. การดำเนินการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงรูปแบบการเดินทาง

1.1 การสำรวจลักษณะทางกายภาพและรูปแบบการเข้าถึงระบบขนส่งสาธารณะรูปแบบต่าง ๆ

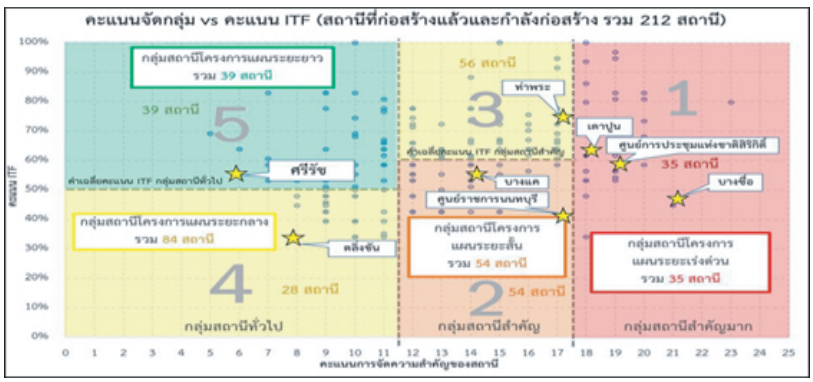
กพข. ได้ลงพื้นที่เพื่อสำรวจลักษณะทางกายภาพของโครงสร้างพื้นฐาน สำรวจสิ่งอำนวยความสะดวกในการเชื่อมต่อการเดินทาง (Intermodal Transfer Facility : ITF) สำรวจเส้นทางและชนิดของรถหมวด 1 และหมวด 4 สำรวจรูปแบบการเชื่อมต่อกับระบบขนส่งรูปแบบอื่น ๆ และสำรวจการใช้ประโยชน์ที่ดินโดยรอบของสถานีรถไฟฟ้าในรัศมี 500 เมตร



ภาพการลงพื้นที่เพื่อสำรวจลักษณะทางกายภาพและรูปแบบการเข้าถึงระบบขนส่งสาธารณะรูปแบบต่าง ๆ

1.2 การจัดกลุ่มความสำคัญของสถานีรถไฟฟ้าโดยการกำหนดหลักเกณฑ์การประเมินและการปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกในการเชื่อมต่อการเดินทาง (Intermodal Transfer Facility : ITF)

หลักเกณฑ์การประเมินการปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกในการเชื่อมต่อการเดินทาง (ITF) ประกอบด้วย 5 ปัจจัย 1) ปัจจัยด้านปริมาณผู้ใช้งานสถานีต่อวันในปี พ.ศ. 2580 2) ปัจจัยด้านการเชื่อมต่อกับระบบขนส่งหลักอื่น ๆ ในรัศมี 500 เมตร 3) ปัจจัยด้านความหนาแน่นของประชากร 4) ปัจจัยด้านการใช้ประโยชน์ที่ดิน (ผังเมืองรวม) และ 5) ปัจจัยด้านจำนวนสถานที่สำคัญในรัศมี 500 เมตร หลังจากนั้นได้นำผลการสำรวจลักษณะทางกายภาพและรูปแบบการเข้าถึงระบบขนส่งสาธารณะรูปแบบต่าง ๆ ของสถานีรถไฟฟ้าที่ก่อสร้างแล้ว และกำลังก่อสร้างรวม 212 สถานี มาประเมินตามหลักเกณฑ์ฯ และการจัดกลุ่มความสำคัญของสถานีรถไฟฟ้าได้



ภาพการจัดกลุ่มสถานีรถไฟฟ้าโดยกำหนดหลักเกณฑ์การประเมินและการปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกในการเชื่อมต่อการเดินทาง (ITF)

1.3 การจัดประชุม / สัมมนา / การระดมความคิดเห็นร่วมกับหน่วยงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องและการประชาสัมพันธ์

กพข. ได้มีการจัดประชุม / สัมมนา /ประชุมระดมความคิดเห็น (Focus Group) ร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ประกอบด้วย รฟม. ขร. รฟท. ทอท. กทม. (สจส สนย. และ สวพ.) จังหวัดนนทบุรี จังหวัดสมุทรปราการ จังหวัดปทุมธานีเพื่อรับข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะอันเป็นประโยชน์ต่อการปรับปรุงผลการศึกษาให้มีเนื้อหาครบถ้วนและสมบูรณ์มากยิ่งขึ้น ก่อนนำเสนอคณะกรรมการพิจารณาผลการดำเนินการ โครงการศึกษาการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมฯ (ผอ.สนข. ประธานกรรมการ) พิจารณาต่อไป พร้อมนี้ กพข. ได้ประชาสัมพันธ์ผลการศึกษา เดือนละ 1 ครั้ง ผ่านช่องทางเว็บไซต์ https://www.accessfeeders.com/ อินโฟกราฟิกส์ และ facebook ของ สนข. เพื่อเผยแพร่ผลการดำเนินงาน และสร้างความรับรู้และความเข้าใจที่ถูกต้องให้กับประชาชน



ภาพการจัดประชุม / สัมมนา ร่วมกับหน่วยงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง

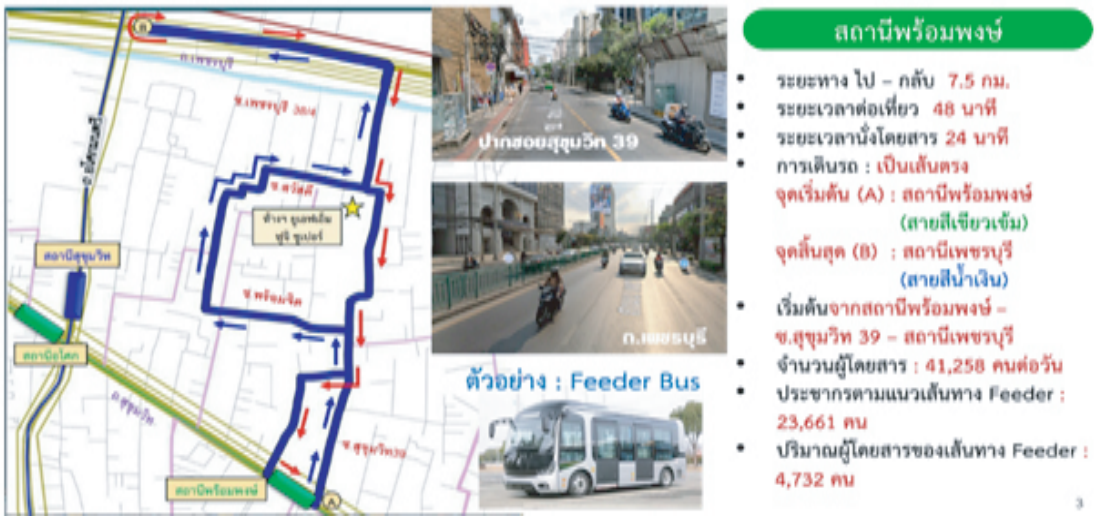
2. ผลการศึกษา

2.1 รายงานแผนพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงรูปแบบการเดินทางเพื่อเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าและสนามบินในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล จากการประชุมร่วมกับหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง

2.2 รายงานประเมินโครงข่ายเชื่อมต่อและการเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าและสนามบินตามแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

2.3 แนวคิดการจัดเส้นทางระบบขนส่งมวลชนรอง (Feeder) เป็นการส่งเสริมให้ประชาชนสามารถเข้าถึงระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล เพิ่มทางเลือกการเดินทางระหว่างสถานีรถไฟฟ้าและพื้นที่โดยรอบสถานี รวมทั้งส่งเสริมให้ประชาชนเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะแทนการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลเพิ่มขึ้น โดยแนวเส้นทาง Feeder ที่มีการเชื่อมต่อการเดินทางหลายรูปแบบและมีการซ้อนทับของเส้นทางในปัจจุบันน้อยที่สุด จำนวน 81 เส้นทาง จะมีรูปแบบเส้นทาง 2 รูปแบบ ประกอบด้วย 1) รูปแบบกำหนดตารางเวลา (Schedule Fixed Route) รถโดยสารสามารถบรรจุผู้โดยสารได้เป็นจำนวนมาก มีตาราง

และเส้นทางเดินรถที่แน่นอน 2) รูปแบบเรียกใช้บริการตามที่ต้องการ (On Demand) ซึ่งมีความยืดหยุ่นเรื่องเวลาในการให้บริการสามารถเดินทางได้รวดเร็ว รวมทั้ง รายละเอียดต่างๆ ที่สำคัญของแนวเส้นทาง Feeder เช่น ระยะทางไป - กลับ ระยะเวลาต่อเที่ยว ระยะเวลานั่งโดยสาร จำนวนผู้โดยสาร/คน/วัน ความถี่การให้บริการรถหมวด 1 และ 4 การคาดการณ์ปริมาณผู้โดยสารตามปีเปิดของสถานีรถไฟฟ้า และอื่นๆ เป็นต้น



ตัวอย่างแนวคิดการจัดเส้นทางระบบขนส่งมวลชนรอง (Feeder) สถานีพร้อมพงษ์



2.4 แนวทางการพัฒนาเพื่อการเชื่อมต่อบริเวณโดยรอบสถานีศิริราช เป็นการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีศิริราช ตามหลักการและองค์ประกอบของ TOD โดยมีแนวทางการพัฒนาฯ ประกอบด้วย (1) การจัดให้มีอาคารตามคะแนน ITF เพื่อรองรับการเปลี่ยนถ่ายการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะที่ครบถ้วนและมีประสิทธิภาพ (2) การปรับแนวถนนเดิม (ถนนอรุณอัมรินทร์) เลียบทางรถไฟด้านใต้ เพื่อเป็นถนนสำหรับรถยนต์เข้าถึงอาคาร ITF และอาคารอื่นๆ แยกจากพื้นที่คนเดินเท้า (3) การจัดให้มีพื้นที่การเปลี่ยนถ่ายการเดินทางที่เน้นการไม่ใช้เครื่องยนต์ (Non-Motorized Transit - NMT) เพื่อส่งเสริมให้เกิดการเดินเท้า ขี่จักรยาน และใช้ระบบขนส่งสาธารณะ เชื่อมต่อกับทางเข้าสถานีรถไฟฟ้าสายสีส้มและสายสีแดงบริเวณอาคารพยาบาลของโรงพยาบาลศิริราช (4) ตัดถนนให้เชื่อมโยงกับพื้นที่โดยรอบโดยเฉพาะด้านใต้เชื่อมกับซอยอิสรภาพ 46 และซอยวังหลัง 2 และทางเดินเท้าเชื่อมซอยวังหลัง 6 (5) ปรับปรุงการวางผังให้มีอาคารผสมผสานพาณิชยกรรมติดถนนรถไฟ ขยายผิวทางเดินเท้า และจัดให้มีองค์ประกอบและกิจกรรมที่ส่งเสริมการเดินเท้า (6) การพัฒนาเป็นอาคารผสมผสานพาณิชยกรรมและที่อยู่อาศัยและโรงแรม โดยชั้นล่างเป็นพาณิชยกรรม ชั้นถัดขึ้นไปเป็นที่พักอาศัย ตลอดจนจัดให้มีพื้นที่เปิดโล่งสาธารณะที่ชุมชนโดยรอบสามารถเข้าถึงและใช้ประโยชน์ได้

2.5 แนวคิดการเชื่อมต่อเข้าสู่สนามบินดอนเมืองและสนามบินสุวรรณภูมิ เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการเข้าถึงระบบขนส่งทางอากาศ และรองรับการเดินทางของผู้โดยสารที่มาใช้บริการสนามบิน กพข. มีข้อเสนอแนะเพื่ออำนวยความสะดวกให้กับประชาชนที่มีสัมภาระ คนพิการที่ใช้วีลแชร์และคนทุกกลุ่ม โดยออกแบบทางลาดแบบมีชานพักในอัตราส่วน 1:12 บริเวณทางเชื่อมต่อสถานีดอนเมืองกับท่าอากาศยานดอนเมือง ให้สอดคล้องกับการออกแบบเพื่อมวลชน (Universal Design) มีการย้ายและเพิ่มจุดหยุดรถโดยสารสาธารณะบนถนนวิภาวดีรังสิต เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการเข้าถึงรถไฟฟ้าและสนามบินดอนเมือง ทั้งนี้ แนวคิดการเชื่อมต่อการเดินทางเข้าสู่สนามบินสุวรรณภูมิจะมีการเพิ่มจุดจอดรถโดยสาร ขสมก. ที่อาคารผู้โดยสาร ชั้น 1 บริเวณขาเข้า - ขาออกสนามบิน มีการปรับปรุงป้ายหยุดรถโดยสาร และพื้นที่พักคอยบริเวณอาคารผู้โดยสาร ชั้น 1 ประตู 8 โดยมีสนามบินชางงี ประเทศสิงคโปร์ และสนามบินนาริตะ ประเทศญี่ปุ่น เป็นแบบกรณีศึกษา

2.6 การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวก - เชื่อมต่อ - เข้าถึงสถานีรถไฟฟ้า 8 สถานีสำคัญต้นแบบตามแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (M-MAP) โดยมีเกณฑ์การประเมิน ITF คัดเลือก 8 สถานีรถไฟฟ้าสำคัญต้นแบบ จาก 381 สถานีรถไฟฟ้าตามแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (M-MAP) มาศึกษาแบบเบื้องต้น (Preliminary Design) ในบริเวณจุดเชื่อมต่อการเดินทางที่สำคัญกับสถานีรถไฟฟ้าเพื่อเชื่อมสนามบิน และระบบขนส่งสาธารณะรูปแบบอื่น โดยสถานีต้นแบบ 8 สถานี แบ่งตามเกณฑ์ ประกอบด้วย สถานีสำคัญมาก 3 สถานี คือ สถานีรถไฟฟ้าเตาปูน สถานีรถไฟฟ้าศูนย์การประชุมแห่งชาติสิริกิติ์ และสถานีรถไฟฟ้าบางซื่อ ประเภทสถานีสำคัญ จำนวน 3 สถานี คือ สถานีรถไฟฟ้าท่าพระ สถานีรถไฟฟ้าบางแค และสถานีรถไฟฟ้าศูนย์ราชการนนทบุรี ประเภทสถานีทั่วไป จำนวน 2 สถานี คือ สถานีรถไฟฟ้าศรีรัช และสถานีรถไฟฟ้าตลิ่งชัน ทั้งนี้ แบบเบื้องต้น (Preliminary Design) ได้แสดงข้อมูลภาพรวมที่เกี่ยวข้องกับสถานี โครงข่ายการเชื่อมต่อกับสถานีรถไฟฟ้า แนวทางการปรับปรุงพื้นที่ให้สอดคล้องกับการประเมินคะแนน ITF ของแต่ละสถานี ภาพการปรับปรุงภูมิทัศน์รอบสถานี และการประมาณการค่าก่อสร้าง ในเบื้องต้น โดยมีตัวอย่างการปรับปรุงพื้นที่บริเวณสถานี

2.7 การจัดทำ Application Mobile (BKKTransit.net) เพื่อเป็นเครื่องมือในการอำนวยความสะดวกให้ประชาชนสามารถวางแผนและตัดสินใจในการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะรูปแบบอื่นๆ ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

3. แผนการดำเนินงานในระยะต่อไป

กพข. มีแผนในการผลักดันแนวทางการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงรูปแบบการเดินทางเพื่อเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าและสนามบินในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ไปสู่ปฏิบัติให้มีประสิทธิภาพและบรรลุวัตถุประสงค์ตามเป้าหมายที่วางไว้ได้อย่างเป็นรูปธรรม โดยจะจัดทำ จะนำเสนอกระทรวงคมนาคมและคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) เพื่อทราบและพิจารณาให้ความเห็นชอบก่อนมอบหมายหน่วยงานที่เกี่ยวข้องนำผลการศึกษาไปปฏิบัติอย่างเป็นรูปธรรมต่อไป

การพัฒนาและการบริหารจัดการระบบขนส่งสาธารณะและสิ่งอำนวยความสะดวกในโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทุกรูปแบบ

1. ศึกษาและเสนอแนะแนวทางการพัฒนาและการบริหารจัดการระบบขนส่งสาธารณะและสิ่งอำนวยความสะดวกในโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทุกรูปแบบที่เหมาะสมสอดคล้องกับแนวทางการพัฒนาประเทศและการขนส่งที่ยั่งยืน

2. ศึกษาและเสนอแนะการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับทุกเพศทุกวัย รวมทั้งคนพิการและผู้สูงอายุในโครงสร้างพื้นฐานของระบบขนส่งสาธารณะทุกประเภท

3. ศึกษา และเสนอแนะรูปแบบการลงทุนระบบขนส่งสาธารณะและจัดสิ่งอำนวยความสะดวกในโครงสร้างพื้นฐานของระบบขนส่งสาธารณะทุกประเภท

4. ประสานการปฏิบัติงานเพื่อให้เป็นไปตามนโยบายและมาตรการที่กำหนด

5. ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องหรือได้รับมอบหมาย



การพัฒนาเมืองกับระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง (Transit Oriented Development: TOD)

การพัฒนาเมืองกับระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง หรือ TOD เป็นการส่งเสริมการพัฒนาเมืองโดยรอบสถานีขนส่งมวลชนที่อาศัยความได้เปรียบในการเข้าถึงที่สะดวก รองรับประชากรและเศรษฐกิจของเมือง ด้วยการพัฒนาพื้นที่พาณิชยกรรม แหล่งงาน ที่พักอาศัย และกิจกรรมการใช้ประโยชน์ที่ดินอื่นๆ ที่หลากหลายบริเวณรอบสถานี ส่งเสริมการเดินทางด้วยระบบขนส่งมวลชนโดยเฉพาะระบบรางและการเดินทางแบบไม่ใช้เครื่องยนต์ (Non-Motorized Mode) เพื่อเป็นระบบเชื่อมต่อการเดินทางหลากหลายรูปแบบ เป็นระบบที่มีประสิทธิภาพสูง ใช้พลังงานต่ำ ลดค่าใช่จ่ายด้านคมนาคม และเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม ช่วยขจัดปัญหาการพัฒนาเมืองแบบไร้ทิศทาง (Urban Sprawl) สอดคล้องกับการเติบโตทางเศรษฐกิจ สังคม สิ่งแวดล้อมอย่างสมดุลและยั่งยืน

แนวคิดหลักของการพัฒนา TOD เป็นการใช้ศักยภาพระบบขนส่งสาธารณะที่สะดวกมาใช้พัฒนาเมืองแบบกระชับ เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม โดยส่งเสริมการพัฒนาแบบผสมผสานหนาแน่นสูง ระยะเดินทางจากสถานีประมาณ 400 - 650 เมตร ที่มีบริการสาธารณะครบถ้วน สามารถดำรงชีวิตเพื่อประกอบกิจกรรมต่าง ๆ ภายในพื้นที่ได้สะดวกด้วยการเดินเท้า หรือขี่จักรยาน หรือใช้ระบบขนส่งมวลชนในการเดินทางในกรณีที่อยู่นอกระยะเดินเท้า ซึ่งจะช่วยลดการใช้รถยนต์ส่วนบุคคล จึงเป็นรูปแบบการพัฒนาเมืองที่กระชับ เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม และประชาชนมีคุณภาพชีวิตที่ดี



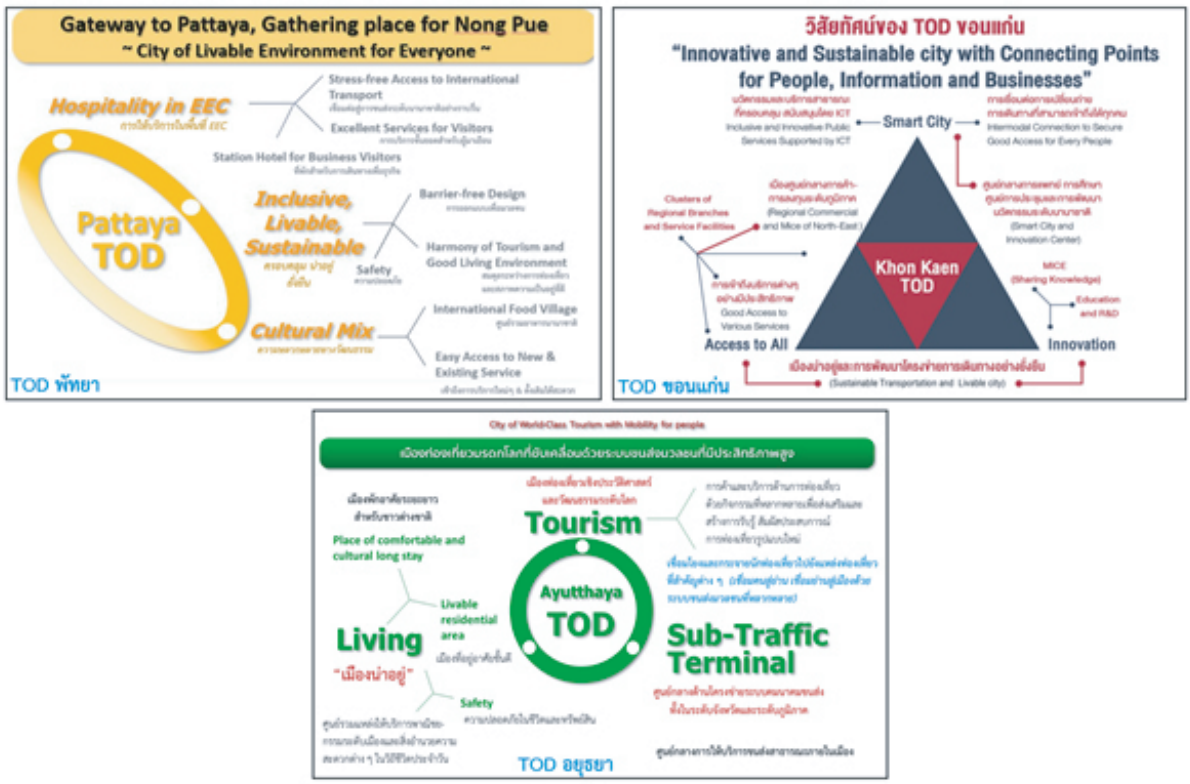
แนวคิดหลักของการพัฒนา TOD โดยรอบสถานีขนส่งมวลชน

การพัฒนาพื้นที่ TOD ด้วยองค์ประกอบ 4 ส่วนสำคัญ คือ 1) กิจกรรมผสมผสานที่มีความหนาแน่นสูง (Mixed-Use and Densify) ในเชิงพาณิชยกรรมและการอยู่อาศัย 2) การเชื่อมต่อ (Linkages) การคมนาคมขนส่งระบบหลักกับระบบขนส่งรอง (Feeder) และสิ่งอำนวยความสะดวก 3) สิ่งอำนวยความสะดวก (Amenities) สำหรับผู้อยู่อาศัยและผู้ใช้พื้นที่ พื้นที่สีเขียว สาธารณูปโภค และสาธารณูปการ และ 4) การเปลี่ยนถ่ายการเดินทางที่ลดการใช้พาหนะที่ใช้เครื่องยนต์ (Non - Motorized Transit : NMT) ส่งเสริมการเดินเท้า การขี่จักรยาน และลดการใช้รถยนต์ มีพื้นที่สำหรับเปลี่ยนถ่ายการเดินทาง (Station Plaza) เชื่อมโยงสถานีหลักกับระบบขนส่งมวลชนรอง เป็นต้น



องค์ประกอบ TOD

เมืองต้นแบบการพัฒนา TOD จำนวน 3 แห่ง ประกอบด้วย สถานีพัทยา จังหวัดชลบุรี สถานีขอนแก่น จังหวัดขอนแก่น และสถานีอยุธยา จังหวัดพระนครศรีอยุธยา เป็นเมืองต้นแบบเพื่อการพัฒนา TOD ให้กับพื้นที่อื่นๆ มีศักยภาพและความเหมาะสมในการดำเนินการศึกษาและเสนอแนวทางการจัดทำผังเฉพาะ (Specific Plan) และออกแบบรายละเอียดการพัฒนาพื้นที่ (Urban Design Development) ตามหลักการ TOD ซึ่งถือเป็นการดำเนินการขั้นต้นเพื่อวางกรอบ แนวทางการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟให้มีการใช้ประโยชน์ที่ดินเต็มศักยภาพ มีองค์ประกอบที่สำคัญตามหลักการ TOD เพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทางรองรับประชากรท้องถิ่นและนักท่องเที่ยวที่จะเพิ่มขึ้นจำนวนมากในอนาคต



วิสัยทัศน์การพัฒนาเมืองต้นแบบ 3 แห่ง

ประโยชน์ที่ได้รับ : การ Shift Mode ให้การเดินทางหลักของประเทศเป็นระบบรางโดยให้เกิดความคุ้มค่าการลงทุน ดึงคนให้เข้าถึงระบบขนส่งทางราง พัฒนาพื้นที่รอบสถานีเพื่อป้องกันปัญหาเมืองและสิ่งแวดล้อม และสามารถสร้างรายได้เชิงพาณิชย์กลับมาอุดหนุนระบบขนส่งทางรางและค่าโดยสารได้

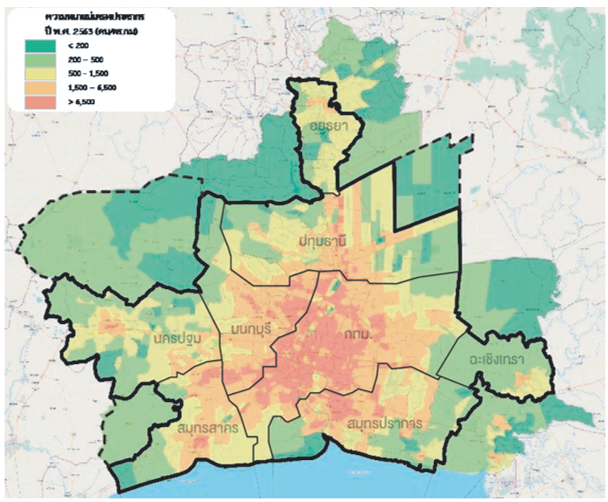
สถานะการดำเนินงาน : สนข. อยู่ระหว่างสรุปผลการศึกษา รวมทั้งหารือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในพื้นที่เมืองต้นแบบ 3 แห่ง เพื่อรับฟังความเห็น ข้อเสนอแนะ และแนวทางการขับเคลื่อนในพื้นที่เมืองต้นแบบก่อนนำเสนอ คค. และ คจร. รับทราบผลการศึกษาในการแปลงไปสู่การปฏิบัติตามขั้นตอนต่อไป



การศึกษาสำรวจการเดินทางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (Bangkok Travel Demand Survey)

1. พื้นที่ศึกษา

การศึกษาสำรวจการเดินทางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (Bangkok Travel Demand Survey) พื้นที่ศึกษาถูกกำหนดให้ครอบคลุมพื้นที่เขตเมืองทั้งหมดของกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ได้แก่ กรุงเทพฯ สมุทรปราการ นนทบุรี ปทุมธานี นครปฐม สมุทรสาคร รวมพื้นที่ประมาณ 5,230 ตารางกิโลเมตร ครอบคลุมการเดินทางหลักในเขตเมือง เพื่อให้สามารถรองรับการศึกษาของ สนข. ในอนาคตที่ต้องการให้แบบจำลองครอบคลุมโครงข่ายรถไฟฟ้าสายสีแดงส่วนต่อขยายไปนครปฐม อยุธยา และฉะเชิงเทรา โดยพิจารณารวมพื้นที่เมืองอยุธยา นครปฐม ฉะเชิงเทรา รวม 5 อำเภอ รวมพื้นที่ศึกษาประมาณ 6,630 ตารางกิโลเมตร โดยแสดงพื้นที่ศึกษาดังภาพ



ภาพพื้นที่ศึกษา

2. การสำรวจและการวิเคราะห์ข้อมูลการเดินทางของบุคคลในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

2.1 วิธีการสำรวจข้อมูล

2.1.1 การสำรวจข้อมูลการเดินทาง ณ จุดปลายทาง (Destination Interview Survey) เป็นการใช้เจ้าหน้าที่ลงพื้นที่สำรวจโดยมี Application และ Mobile Device ช่วยในการบันทึกข้อมูลและส่งต่อไปเก็บใน Cloud โดยเลือกจุดดึงดูดการเดินทางสำคัญ

2.1.2 การสำรวจข้อมูลการเดินทาง ณ จุดต้นทาง (Home Interview Survey) เป็นการใช้เจ้าหน้าที่ลงพื้นที่สำรวจไปสุ่มสัมภาษณ์ที่บ้าน อาคารพาณิชย์ คอนโดมิเนียม หอพัก โดยมี Application ช่วยในการบันทึกและส่งต่อไปยัง Cloud เพื่อเก็บข้อมูลที่จุดกำเนิดการเดินทาง

2.1.3 การพัฒนาระบบ Web Application โดยจัดทำเว็บไซต์ให้ประชาชนสามารถตอบแบบสอบถามด้วยตนเองผ่านอินเทอร์เน็ต ซึ่งข้อมูลจากการทำแบบสอบถามจะเชื่อมต่อกับ Application สำหรับนำไปใช้ในการวิเคราะห์และประมวลผล โดยรูปแบบ Web Application

2.2 การกระจายตัวอย่างการสำรวจ

สำรวจข้อมูลการเดินทางของครัวเรือนในพื้นที่ศึกษาทั้งสิ้น 74,704 ตัวอย่าง คิดเป็นประมาณร้อยละ 1.27 ของครัวเรือนในพื้นที่ศึกษาตั้งแต่วันที่ 1 พฤศจิกายน พ.ศ. 2564 ถึงวันที่ 31 มีนาคม พ.ศ. 2565 โดยข้อมูลการกระจายตัวอย่างในแต่ละจังหวัดในพื้นที่ศึกษา ในตารางที่ 1

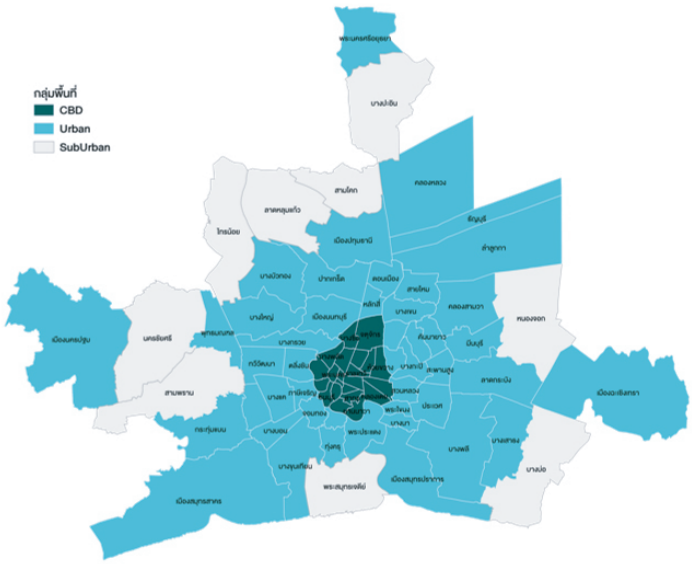
ตารางที่ 1 การกระจายจำนวนตัวอย่างในแต่จังหวัด

จังหวัด / อำเภอ	จำนวนครัวเรือน (หลังคาเรือน)	เป้าหมาย (1% ของจำนวนครัวเรือน)	สำรวจจริง	ร้อยละ
กรุงเทพมหานคร	3,103,483	31,035	39,711	128%
นนทบุรี	688,670	6,887	8,776	127%
ปทุมธานี	606,447	6,064	7,682	127%
สมุทรปราการ	711,804	7,118	8,666	122%
สมุทรสาคร	263,992	2,640	3,275	124%
นครปฐม	317,942	3,179	4,089	129%
ฉะเชิงเทรา	73,702	737	1,035	140%
พระนครศรีอยุธยา	117,503	1,175	1,470	125%
รวม	**5,883,543**	**58,835**	**74,704**	**127%**

2.3 การแบ่งพื้นที่การวิเคราะห์ข้อมูล

จากการศึกษาข้อมูลการใช้ประโยชน์ที่ดินและแนวโน้มการพัฒนาของเมือง ได้ทำการแบ่งพื้นที่สำหรับวิเคราะห์ข้อมูลออกเป็น 3 กลุ่ม ได้แก่ CBD Urban และ Suburban โดยแสดงพื้นที่การศึกษาได้ดังตารางที่ 2 และรูปที่ 3

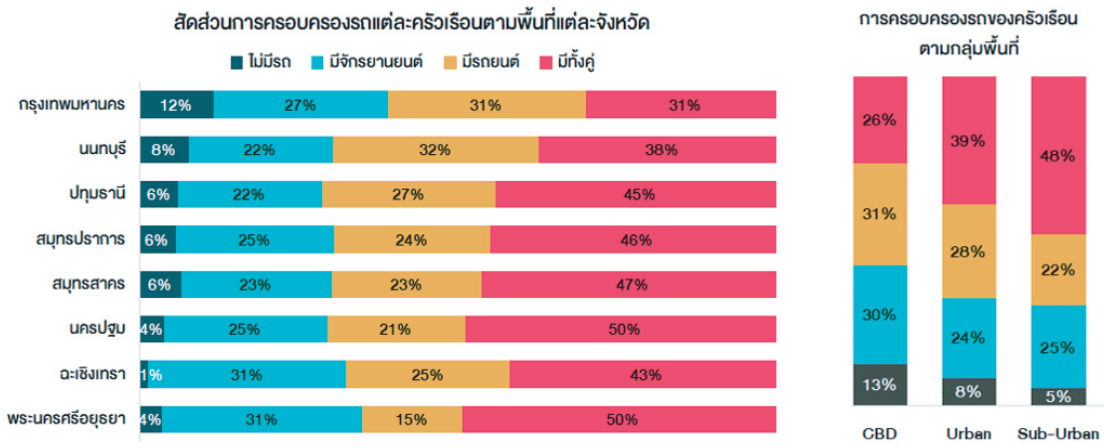
กลุ่มพื้นที่	เขต/อำเภอ
CBD	**กรุงเทพฯ** : พระนคร ดุสิต บางรัก ปทุมวัน ป้อมปราบศัตรูพ่าย ยานนาวา สัมพันธวงศ์ พญาไท ธนบุรี บางกอกใหญ่ ห้วยขวาง คลองสาน บางกอกน้อย บางพลัด ดินแดง สาทร บางซื่อ จตุจักร บางคอแหลม คลองเตย ราชเทวี วัฒนา
Urban	**กรุงเทพฯ** : บางเขน บางกะปิ พระโขนง มีนบุรี ลาดกระบัง ตลิ่งชัน บางขุนเทียน ภาษีเจริญ หนองแขม ราษฎร์บูรณะ บึงกุ่ม ประเวศ สวนหลวง จอมทอง ดอนเมือง ลาดพร้าว บางแค หลักสี่ สายไหม คันนายาว สะพานสูง วังทองหลาง คลองสามวา บางนา ทวีวัฒนา ทุ่งครุ บางบอน **สมุทรปราการ** : เมืองสมุทรปราการ บางพลี พระประแดง บางเสาธง **ปทุมธานี** : เมืองปทุมธานี ธัญบุรี ลำลูกกา คลองหลวง **นนทบุรี** : เมืองนนทบุรี บางกรวย บางใหญ่ บางบัวทอง ปากเกร็ด **นครปฐม** : เมืองนครปฐม พุทธมณฑล **สมุทรสาคร** : เมืองสมุทรสาคร กระทุ่มแบน **อยุธยา** : เมืองอยุธยา **ฉะเชิงเทรา** : เมืองฉะเชิงเทรา
Suburban	**กรุงเทพฯ** : หนองจอก **สมุทรปราการ** : พระสมุทรเจดีย์ บางบ่อ **ปทุมธานี** : สามโคก ลาดหลุมแก้ว **นนทบุรี** : ไทรน้อย **นครปฐม** : นครชัยศรี สามพราน **อยุธยา** : บางปะอิน



รูปที่ 3 การแบ่งกลุ่มพื้นที่วิเคราะห์ข้อมูล

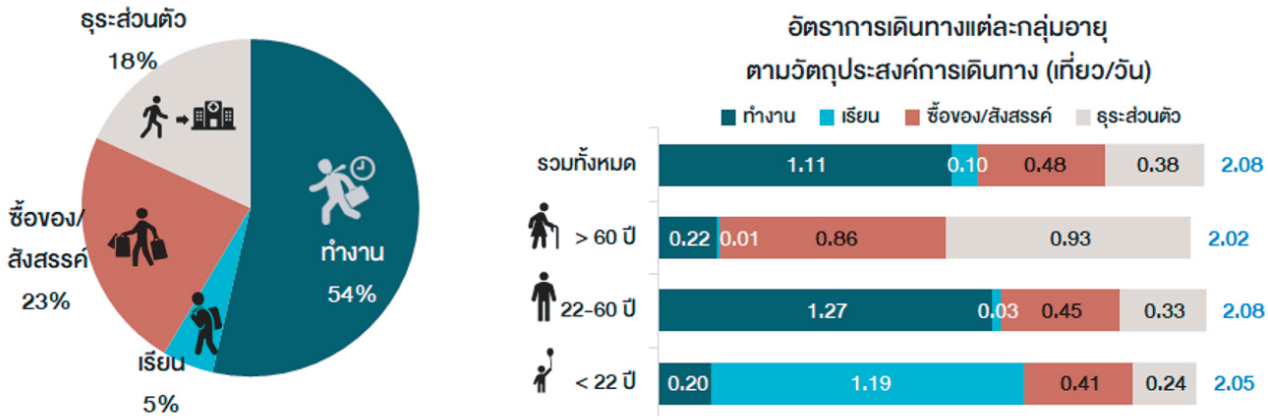
2.4 ผลการศึกษา

พื้นที่นอกเขตเมืองหรือจังหวัดที่มีระบบขนส่งสาธารณะที่ไม่ครอบคลุมพื้นที่ เช่น จังหวัดฉะเชิงเทรา จังหวัดพระนครศรีอยุธยา มีผลต่อการครอบครองยานพาหนะของครัวเรือน โดยครัวเรือนในพื้นที่ดังกล่าวจำเป็นต้องมียานพาหนะเพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทาง โดยแสดงสัดส่วนการครอบครองยานพาหนะได้ดังรูปที่ 4

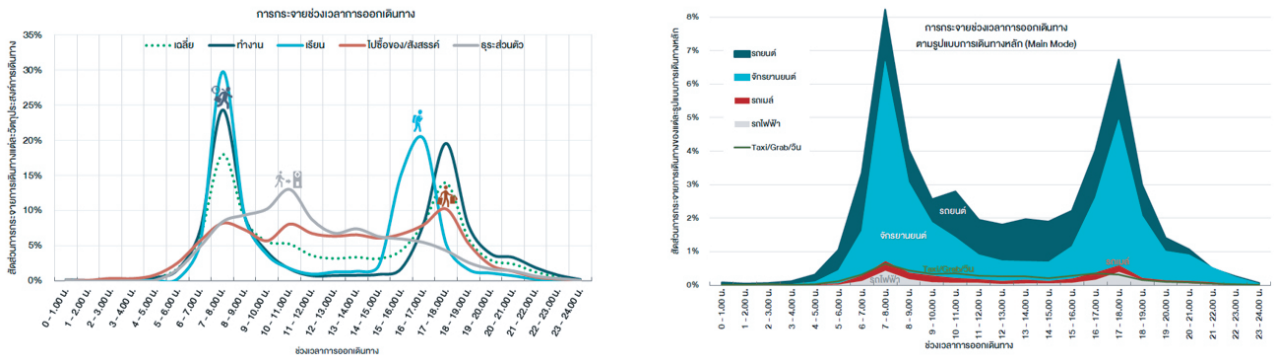


รูปที่ 4 การครอบครองยานพาหนะตามกลุ่มพื้นที่

อัตราการเดินทาง (Trip Rate) ของประชากรมีค่าเฉลี่ยประมาณ 1.66 เที่ยวต่อวัน ซึ่งมีค่าเฉลี่ยน้อยกว่าผลการสำรวจเมื่อปี พ.ศ. 2560 ร้อยละ 15 สาเหตุที่ส่งผลให้ประชากรเดินทางลดลงนั้นเกิดจากการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโควิด 19 ประชากรบางส่วนมีการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมจากการทำงานที่สำนักงานเป็นการทำงานที่บ้าน รวมทั้งการปรับพฤติกรรมการเรียนการสอนจากการเรียนในห้องเรียนมาเป็นการเรียนการสอนผ่านออนไลน์ ประกอบกับในปัจจุบันประชากรนิยมสั่งซื้ออาหาร/ของใช้ผ่านผู้ให้บริการขนส่ง (Rider) หรือสั่งซื้อสินค้าผ่านช่องทางออนไลน์ จึงส่งผลให้อัตราการเดินทางลดลง โดยการเดินทางส่วนมากจะเป็นการเดินทางเพื่อไปทำงานและซื้อของ/สังสรรค์ และมีการเดินทางในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้า (7.00 - 8.00 น.) และชั่วโมงเร่งด่วนเย็น (17.00 - 18.00 น.) มากที่สุด



วัตถุประสงค์การเดินทาง



ช่วงเวลาการออกเดินทาง

โดยจังหวัดกรุงเทพฯ นนทบุรี และสมุทรปราการ มีสัดส่วนการใช้รถสาธารณะเป็นรูปแบบการเดินทางหลักมากกว่าจังหวัดอื่นๆ เนื่องจากเป็นจังหวัดที่มีการให้บริการรถสาธารณะครอบคลุมพื้นที่ส่วนใหญ่ของจังหวัด อีกทั้งยังมีการให้บริการรถสาธารณะหลายรูปแบบ เช่น รถเมล์ รถไฟฟ้า รถตู้โดยสาร สำหรับจังหวัดอื่นๆ จะมีสัดส่วนการใช้ยานพาหนะส่วนบุคคลเพิ่มมากขึ้น โดยจังหวัดที่มีการใช้ยานพาหนะส่วนบุคคลมากที่สุด คือจังหวัดนครปฐม โดยในการเดินทางแต่ละครั้งจะใช้เวลาเฉลี่ยอยู่ที่ 29 นาที/เที่ยว มีความเร็วเฉลี่ย 26 กม./ชม. มีระยะทางเฉลี่ยในการเดินทางเฉลี่ยอยู่ที่ 12.2 กม./เที่ยว และ มีค่าใช้จ่ายในการเดินทางเฉลี่ย 36 บาท/เที่ยว โดยมีการเดินทางในพื้นที่กรุงเทพฯ มากที่สุด

เนื่องจากการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโควิด 19 และการปรับลดพื้นที่ศึกษา ส่งผลให้ปริมาณการเดินทางรวมของพื้นที่ศึกษาลดลงจากเดิมที่มีจำนวนเที่ยวการเดินทาง 32.65 ล้านเที่ยวต่อวันในปีพ.ศ. 2560 เหลือเพียง 25.8 ล้านเที่ยวต่อวันในปี 2565 (ซึ่งลดลงร้อยละ 26) โดยแบ่งเป็นปริมาณการเดินทางภายในพื้นที่ศึกษา 25.3 ล้านเที่ยวต่อวัน (ร้อยละ 98.1) และปริมาณการเดินทางเข้า-ออกพื้นที่ศึกษา 0.5 ล้านเที่ยวต่อวัน (ร้อยละ 1.9)

3. การสำรวจการเดินทางของรถบรรทุกขนส่งสินค้า

3.1 วิธีการสำรวจข้อมูล

การสำรวจการเดินทางของรถบรรทุกขนส่งสินค้า แบ่งสัดส่วนการสำรวจเป็น 3 รูปแบบ คือ

1. การสำรวจการเดินทางเข้า-ออกพื้นที่ศึกษา
2. การสำรวจการเดินทางบริเวณศูนย์การขนส่งหลัก
3. การสำรวจเที่ยวการขนส่งภายในพื้นที่ (สัมภาษณ์เที่ยวการขนส่งจากผู้ประกอบการ)

โดยใช้วิธีสัมภาษณ์ภาคสนามร่วมกับการสัมภาษณ์ผ่านระบบประชุมออนไลน์หรือการสัมภาษณ์ทางโทรศัพท์หรือการตอบแบบสอบถามทางอีเมลหรือจดหมายสำหรับการสำรวจเที่ยวการขนส่ง (ผู้ประกอบการ)

3.2 การกระจายตัวอย่างการสำรวจ

3.2.1 การสำรวจการเดินทางเข้า-ออกพื้นที่ศึกษา

การสำรวจการเดินทางเข้า-ออกพื้นที่ศึกษาสำรวจ ณ ด่านชั่งน้ำหนักจำนวน 10 จุด ซึ่งเป็นโครงข่ายการเดินทางของรถบรรทุกขนส่งสินค้าที่เข้าออกพื้นที่ศึกษา ได้แก่ จุดสำรวจบริเวณด่านชั่งน้ำหนักบน ทล.340 สถานีตรวจสอบน้ำหนักลาดบัวหลวง (ขาเข้า) ทล.32 สถานีตรวจสอบน้ำหนักบางปะอิน (ขาเข้า) ทล.1 สถานีตรวจสอบน้ำหนักวังน้อย (ขาออก) ทล.304 สถานีตรวจสอบน้ำหนักหนองจอก (ขาเข้า) ทล.7 สถานีตรวจสอบน้ำหนักบางปะกง (ขาเข้า) ทล.3 สถานีตรวจสอบน้ำหนักชลบุรี (ขาเข้า) ทล.9 สถานีตรวจสอบน้ำหนักบางครุ 1 ทล.35 สถานีตรวจสอบน้ำหนักสมุทรสาคร (ขาเข้า) ทล.35 สถานีตรวจสอบน้ำหนักสมุทรสาคร (ขาออก) และ ทล.4 สถานีตรวจสอบน้ำหนักนครชัยศรี (ขาออก) โดยสำรวจจุดละไม่ต่ำกว่า 400 ชุดข้อมูล และทำการสำรวจทั้งสิ้น 4,708 ตัวอย่าง





3.3 ผลการศึกษา

3.3.1 ผลการสำรวจการเดินทางเข้า-ออกพื้นที่ศึกษา

จากการสำรวจการเดินทางของรถบรรทุกขนส่งสินค้าที่เข้าออกพื้นที่ศึกษา ณ ด่านชั่งน้ำหนัก จำนวน 10 จุด ซึ่งเป็นโครงข่ายการเดินทางของรถบรรทุกขนส่งสินค้าที่เข้าออกพื้นที่ศึกษา พบว่ามีรถบรรทุกผ่านเส้นทาง ณ จุดสำรวจดังกล่าว 225,625 คันต่อวัน จึงทำการสำรวจเที่ยวการเดินทางของรถบรรทุกขนส่งสินค้าในวันธรรมดา จำนวนทั้งสิ้น 4,708 เที่ยว (คัน) คิดเป็นสัดส่วนการสำรวจร้อยละ 2.1 ซึ่งผลจากการสำรวจ พบว่า ต้นทางการขนส่งสินค้าส่วนใหญ่มาจากภาคตะวันออก ร้อยละ 33.05 รองมาได้แก่ กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ร้อยละ 29.84 และภาคกลาง ร้อยละ 24.53 ตามลำดับ ส่วนจังหวัดพื้นที่ปลายทางการขนส่งส่วนใหญ่กระจายไปยังกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ร้อยละ 50.87 รองมาได้แก่ ภาคตะวันตก ร้อยละ 13.62 และภาคกลาง ร้อยละ 11.68 ตามลำดับ

3.3.2 ผลการสำรวจการเดินทางบริเวณศูนย์การขนส่งหลัก

จากการสำรวจการเดินทางของรถบรรทุกขนส่งสินค้า ณ สถานีขนส่งหลัก 6 แห่ง ที่อยู่ภายในบริเวณพื้นที่ศึกษา พบว่ามีรถเข้าสถานีขนส่ง ณ จุดสำรวจ ดังกล่าว 23,207 คันต่อวัน จึงทำการสำรวจเที่ยวการเดินทางของรถบรรทุกขนส่งสินค้าในวันธรรมดา จำนวนทั้งสิ้น 3,738 เที่ยว (คัน) คิดเป็นสัดส่วนการสำรวจร้อยละ 16.1 ซึ่งจากผลการสำรวจ พบว่า มีการเดินทางบริเวณศูนย์การขนส่งหลักที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑลมากที่สุด ร้อยละ 46.10 รองมาได้แก่ ภาคตะวันออก ร้อยละ 24.25 และภาคกลาง ร้อยละ 13.26 ตามลำดับ

3.3.3 ผลการสำรวจเที่ยวการขนส่งภายในพื้นที่

จากการสำรวจการเดินทางของรถบรรทุกภายในพื้นที่โดยวิธีการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการในกิจการ 5 กลุ่ม ได้แก่ กลุ่มวัสดุก่อสร้าง/เกษตร กลุ่มภาคการผลิต กลุ่มขายส่งและขายปลีก กลุ่มคลังสินค้าและการขนส่ง และกลุ่มภาคบริการ โดยมีกลุ่มตัวอย่าง 3,286 เที่ยว พบว่า พื้นที่กรุงเทพมหานครรถบรรทุกขนาดเล็กมีการขนส่งหลักกระจายตั้งแต่ช่วงเวลา 6.00 น. ถึง 18.00 น. รถบรรทุกขนาดใหญ่มีช่วงเวลาการขนส่งหลักกระจายตั้งแต่ช่วงเวลา 9.00 น. ถึง 24.00 น. โดยมีการขนส่งในช่วงเร่งด่วนเช้าเบาบาง และพื้นที่ปริมณฑลรถบรรทุกขนาดเล็กมีการขนส่งหลักกระจายตั้งแต่ช่วงเวลา 6.00 น. ถึง 18.00 น. รถบรรทุกขนาดใหญ่มีการขนส่งหลักกระจายตั้งแต่ช่วงเวลา 6.00 น. ถึง 18.00 น.



การดำเนินงานตามมาตรการปรับปรุงประสิทธิภาพในการปฏิบัติราชการของ สนข. ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2565

กลุ่มพัฒนาระบบบริหารมีบทบาท หน้าที่ ดังนี้

1) เสนอแนะและให้คำปรึกษาแก่ผู้อำนวยการเกี่ยวกับยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบราชการภายในสำนักงาน

2) ติดตาม ประเมินผล และจัดทำรายงานเกี่ยวกับการพัฒนาระบบราชการภายในสำนักงาน

3) ประสานและดำเนินการเกี่ยวกับการพัฒนาระบบราชการร่วมกับหน่วยงานกลางต่าง ๆ และหน่วยงานในสังกัดสำนักงาน

4) ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องหรือที่ได้รับมอบหมาย

การดำเนินงานตามมาตรการปรับปรุงประสิทธิภาพในการปฏิบัติราชการของ สนข. ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2565

กรอบการประเมินส่วนราชการตามมาตรการปรับปรุงประสิทธิภาพในการปฏิบัติราชการ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2565 กำหนดให้มีการประเมินตัวชี้วัดใน 2 องค์ประกอบ ได้แก่

องค์ประกอบที่ 1 การประเมินประสิทธิผลการดำเนินงาน (Performance Base) (ร้อยละ 70) ได้แก่

1.1 สัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางรางต่อปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมดภายในประเทศ (ร้อยละ 15)

1.1.1 สัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางรางต่อปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมดภายในประเทศ (ร้อยละ 5)

1.1.2 การจัดทำแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมระยะเร่งด่วน พ.ศ. 2565 (ร้อยละ 10)

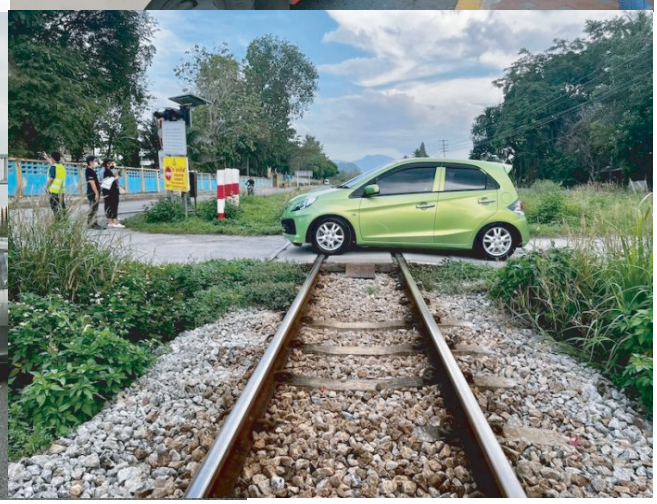
1.2 สัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางน้ำต่อปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมดภายในประเทศ (ร้อยละ 15)

1.2.1 สัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางน้ำต่อปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมดภายในประเทศ (ร้อยละ 5)

1.2.2 การจัดทำแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมระยะเร่งด่วน พ.ศ. 2565 (ร้อยละ 10)







1.3 อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนต่อประชากรแสนคน (ร้อยละ 15)

1.3.1 อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนต่อประชากรแสนคน (ร้อยละ 5)

1.3.2 การจัดทำข้อเสนอแนะ แผนงาน/โครงการ เพื่อลดปัญหาอัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนบนโครงข่ายในความรับผิดชอบของกระทรวงคมนาคม (ร้อยละ 10)

1.4 การจัดทำข้อเสนอแนะแนวทางการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมเพื่อเพิ่มอันดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทย (ร้อยละ 10)

1.5 สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมด

1.5.1 สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในกรุงเทพฯ และปริมณฑล (ร้อยละ 2)

1.5.2 การเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองหลักและภูมิภาค (ร้อยละ 3)

1.6 การพัฒนาสถานีขนส่งผู้โดยสารสาธารณะทุกระบบของกระทรวงคมนาคมเพื่อให้ได้มาตรฐานสำหรับคนทุกคน (ร้อยละ 10)

องค์ประกอบที่ 2 การประเมินศักยภาพในการดำเนินงาน (Potential Base) (ร้อยละ 30) ได้แก่

2.1 การพัฒนาองค์การสู่ดิจิทัล : การพัฒนาระบบบัญชีข้อมูล (Data Catalog) เพื่อนำไปสู่การเปิดเผยข้อมูลภาครัฐ (Open Data) (ร้อยละ 15)

2.2 การประเมินสถานะของหน่วยงานในการเป็นระบบราชการ 4.0 (PMQA 4.0) (ร้อยละ 15)

ผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัด

สรุปผลการประเมินเฉลี่ยร้อยละ 98.509 (ระดับคุณภาพ) รายละเอียด ดังนี้

องค์ประกอบที่ 1 การประเมินประสิทธิผลการดำเนินงาน (Performance Base)

1.1 สัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางรางต่อปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมดภายในประเทศ

1.1.1 สัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางรางต่อปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมดภายในประเทศ

เกณฑ์การประเมิน

เป้าหมายขั้นต้น (50)	เป้าหมายมาตรฐาน (75)	เป้าหมายขั้นสูง (100)
ร้อยละ 1.29 (ค่าเฉลี่ยผลการดำเนินงาน 3 ปี ย้อนหลัง คือ ปี 62-64)	ร้อยละ 1.40 (ผลงานที่ดีที่สุด 3 ปีย้อนหลัง)	ร้อยละ 4 (เป้าหมายตามแผนฯปี 2564)



ผลการดำเนินงาน : ดำเนินการได้ตามเป้าหมายขั้นมาตรฐาน โดยมีสัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางรางต่อปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมดภายในประเทศ เท่ากับร้อยละ 1.44

1.1.2 การจัดทำแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมระยะเร่งด่วน พ.ศ. 2565

เกณฑ์การประเมิน

เป้าหมายขั้นต้น (50)	เป้าหมายมาตรฐาน (75)	เป้าหมายขั้นสูง (100)
รวบรวมข้อมูลการวิเคราะห์สัดส่วนการขนส่งสินค้าทางราง	วิเคราะห์ ประมวลผลการวิเคราะห์ปัญหา/อุปสรรค กำหนดแนวทางการพัฒนาเพื่อจัดทำแผนปฏิบัติการฯ	มีแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. 2565 (Action Plan) ที่ คค. ให้ความเห็นชอบ และมอบหมายหน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการเพื่อผลักดันขับเคลื่อนแผนฯ



ผลการดำเนินงาน : ดำเนินการได้ตามเป้าหมายขั้นสูง สรุปสาระสำคัญ ดังนี้

1) ดำเนินการรวบรวมข้อมูลและวิเคราะห์สัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางรางภายในประเทศ และจัดทำรายงานการวิเคราะห์สัดส่วนการขนส่งทางน้ำและทางราง ปี 2565 นำส่งให้ สผง. รับข้อมูลไว้ใช้ประโยชน์ในการดำเนินการให้มีแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. 2565

2) มีแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. 2565 (Action Plan) ซึ่ง รวค. ให้ความเห็นชอบและมอบหมาย จท. ขบ. ขร. ทย. ทล. ทช. รฟท. กทท. กทพ. รฟม. ขสมก. สบพ. กพท. บขส. บวท. และ ทอท. ดำเนินการเพื่อผลักดันขับเคลื่อนแผนฯ ต่อไป

1.2 สัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางน้ำต่อปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมดภายในประเทศ

1.2.1 สัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางน้ำต่อปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมดภายในประเทศ

เป้าหมายขั้นต้น (50)	เป้าหมายมาตรฐาน (75)	เป้าหมายขั้นสูง (100)
ร้อยละ 11.10 (เป้าหมายมาตรฐาน – interval ระหว่างเป้าหมายขั้นมาตรฐานและขั้นสูง คือ 1.39)	ร้อยละ 12.49 (ผลการดำเนินงานปี 64)	ร้อยละ 13.88 (ผลการดำเนินงานที่ดีที่สุดในรอบ 2 ปี)

ผลการดำเนินงาน : ดำเนินการได้ตามเป้าหมายขั้นสูง โดยมีสัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางน้ำต่อปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมดภายในประเทศเท่ากับร้อยละ 14.10

1.2.2 การจัดทำแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมระยะเร่งด่วน พ.ศ. 2565

เป้าหมายขั้นต้น (50)	เป้าหมายมาตรฐาน (75)	เป้าหมายขั้นสูง (100)
รวบรวมข้อมูลการวิเคราะห์สัดส่วนการขนส่งสินค้าทางน้ำ	วิเคราะห์ ประมวลผล การวิเคราะห์ปัญหา/อุปสรรค กำหนดแนวทางการพัฒนา เพื่อจัดทำแผนปฏิบัติการฯ	มีแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. 2565 (Action Plan) ที่ คค. ให้ความเห็นชอบ และมอบหมายหน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการเพื่อผลักดันขับเคลื่อนแผนฯ

ผลการดำเนินงาน : ดำเนินการได้ตามเป้าหมายขั้นสูง สรุปสาระสำคัญ ดังนี้

1) ดำเนินการรวบรวมข้อมูลและวิเคราะห์สัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางน้ำภายในประเทศ และจัดทำรายงานการวิเคราะห์สัดส่วนการขนส่งทางน้ำและทางราง ปี 2565

2) มีแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. 2565 (Action Plan) ซึ่ง รวค. ให้ความเห็นชอบและมอบหมาย จท. ขบ. ขร. ทย. ทล. ทช. รฟท. กทท. กทพ. รฟม. ขสมก. สบพ. กพท. บขส. บวท. และ ทอท. ดำเนินการเพื่อผลักดันขับเคลื่อนแผนฯ ต่อไป

1.3 อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนต่อประชากรแสนคน

1.3.1 อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนต่อประชากรแสนคน

เกณฑ์การประเมิน

เป้าหมายขั้นต้น (50)	เป้าหมายมาตรฐาน (75)	เป้าหมายขั้นสูง (100)
28.89 ต่อประชากรแสนคน (เป้าหมายขั้นมาตรฐาน + Interval ระหว่างเป้าหมายขั้นสูงและขั้นมาตรฐาน = 0.52)	28.37 ต่อประชากรแสนคน (เป้าหมายตามแผนปี 65)	27.85 ต่อประชากรแสนคน (ผลการดำเนินงานปี 64)

ผลการดำเนินงาน : ดำเนินการได้ตามเป้าหมายขั้นสูง โดยอัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนเท่ากับ 25.48 คนต่อประชากรแสนคน





1.3.2 การจัดทำข้อเสนอแนะ แผนงาน/โครงการ เพื่อลดปัญหาอัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุ ทางถนนบนโครงข่ายในความรับผิดชอบของกระทรวงคมนาคม

เกณฑ์การประเมิน

เป้าหมายขั้นต้น (50)	เป้าหมายมาตรฐาน (75)	เป้าหมายขั้นสูง (100)
รวบรวมข้อมูล สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนบนโครงข่ายในความรับผิดชอบของกระทรวงคมนาคม	วิเคราะห์ข้อมูลและจัดทำข้อเสนอแนะการวิเคราะห์สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนของกระทรวงคมนาคม (ประจำปี)	จัดทำรายงาน และข้อเสนอแนะแผนงาน/โครงการ เพื่อลดปัญหาอัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนบนโครงข่ายในความรับผิดชอบของกระทรวงคมนาคม นำเสนอ คค. เพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบ ก่อนสั่งการให้หน่วยงานในสังกัดที่เกี่ยวข้องนำไปปฏิบัติ

ผลการดำเนินงาน : ดำเนินการได้ตามเป้าหมายขั้นสูง สรุปสาระสำคัญ ดังนี้

1) เป้าหมายขั้นต้น ดำเนินการรวบรวมข้อมูล สถานการณ์ อุบัติเหตุทางถนนบนโครงข่ายในความรับผิดชอบของกระทรวงคมนาคม

2) เป้าหมายมาตรฐาน ดำเนินการวิเคราะห์ข้อมูลและจัดทำข้อเสนอแนะการวิเคราะห์สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนของกระทรวงคมนาคม (ประจำปี)

3) เป้าหมายขั้นสูง มีหนังสือรายงานการวิเคราะห์สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนของกระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2564 เสนอ คค. และ คค. ได้มีหนังสือสั่งการให้ ขบ. ทล. ทช. ขร. รฟท. กทพ. บขส. และ ขสมก. ดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้อง

1.4 การจัดทำข้อเสนอแนะแนวทางการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมเพื่อเพิ่มอันดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทย

เกณฑ์การประเมิน

เป้าหมายขั้นต้น (50)	เป้าหมายมาตรฐาน (75)	เป้าหมายขั้นสูง (100)
รวบรวม และประมวลผลข้อมูลโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม แบ่งเป็นโครงสร้างพื้นฐานทางถนน ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศ	จัดทำรายงานข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย แนวทางสำหรับการดำเนินงานในปีถัดไปเพื่อสนับสนุนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม เสนอ ผอ.สนข. และ คค.	จัดทำรายงานการติดตามความก้าวหน้าผลการดำเนินงานตามข้อเสนอแนะและขับเคลื่อนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม เสนอ ผอ.สนข. และ คค.



ผลการดำเนินงาน : ดำเนินการได้ตามเป้าหมายขั้นสูง สรุปสาระสำคัญ ดังนี้

1) รวบรวม และประมวลผลข้อมูลโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม แบ่งเป็นโครงสร้างพื้นฐานทางถนน ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศ

2) จัดทำรายงานข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย แนวทางสำหรับการดำเนินงาน ในปีถัดไป เพื่อสนับสนุนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม เสนอ ผอ.สนข. และ คค.

3) จัดทำรายงานโครงสร้างพื้นฐานคมนาคม ประจำปี พ.ศ. 2564 (Transport Infrastructure Annual Report 2021) เสนอ คค.

1.5 สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมด

1.5.1 สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในกรุงเทพฯ และปริมณฑล

เกณฑ์การประเมิน

เป้าหมายขั้นต้น (50)	เป้าหมายมาตรฐาน (75)	เป้าหมายขั้นสูง (100)
ร้อยละ 8.27 (ผลการดำเนินงานปี 64)	ร้อยละ 9.27 (เป้าหมายขั้นต้น + 1%)	ร้อยละ 10.27 (เป้าหมายมาตรฐาน + 1%)

ผลการดำเนินงาน : ดำเนินการได้ตามเป้าหมายขั้นมาตรฐาน โดยสัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในกรุงเทพฯ และปริมณฑล เท่ากับร้อยละ 9.75

1.5.2 การเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองหลักและภูมิภาค

เกณฑ์การประเมิน

เป้าหมายขั้นต้น (50)	เป้าหมายมาตรฐาน (75)	เป้าหมายขั้นสูง (100)
จัดทำขั้นตอนการดำเนินงานเพื่อให้ได้มาซึ่งข้อมูลปริมาณการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะและปริมาณการเดินทางในเขตเมืองหลักในภูมิภาค	เสนอ คค. เพื่อมอบหมายหน่วยงานที่เกี่ยวข้องรับไปดำเนินการเก็บข้อมูลปริมาณการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะและปริมาณการเดินทางในเขตเมืองหลักในภูมิภาคของจังหวัดนำร่อง	สนข. ประมวลวิเคราะห์ข้อมูลสัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักในภูมิภาค (%) และนำเสนอผู้บริหาร สนข./ คค.



ผลการดำเนินงาน : ดำเนินการได้ตามเป้าหมายขั้นสูง สรุปสาระสำคัญ ดังนี้

1) จัดทำขั้นตอนการดำเนินงานเพื่อให้ได้มาซึ่งข้อมูลปริมาณการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะและปริมาณการเดินทางในเขตเมืองหลักในภูมิภาค

2) มีหนังสือเสนอ ปกค. เพื่อทราบขั้นตอนการดำเนินการเก็บข้อมูลปริมาณการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะและปริมาณการเดินทางในเขตเมืองหลักในภูมิภาค ของจังหวัดนำร่อง และ ปกค. ได้มอบหมาย ขบ. ทล. ทช. และ รฟม. ดำเนินการเก็บข้อมูลและรายงานข้อมูลที่เก็บได้ จัดส่งให้ สนข. เพื่อประมวลวิเคราะห์ข้อมูลนำเสนอ คค. ต่อไป

3) สนข. ได้มีหนังสือเสนอ คค. เพื่อพิจารณาสั่งการหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเข้าร่วมประชุมตัวชี้วัดสัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักในภูมิภาค (ตามมาตรการปรับปรุงประสิทธิภาพในการปฏิบัติราชการ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2565 ของส่วนราชการในสังกัดกระทรวงคมนาคม) และได้จัดทำรายงานการประชุมฯ ไปถึง สปค. และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ ขบ. ทล. ทช. และ รฟม. เพื่อดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องเรียบร้อยแล้ว ทั้งนี้ สนข. ได้ประมวลวิเคราะห์ข้อมูลสัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักในภูมิภาค (%) และนำเสนอผู้บริหาร สนข. พร้อมแนบบันทึกรายงานเสนอ คค. เรียบร้อยแล้ว

1.6 การพัฒนาสถานีขนส่งผู้โดยสารสาธารณะทุกระบบของกระทรวงคมนาคมเพื่อให้ได้มาตรฐานสำหรับคนทุกคน

เกณฑ์การประเมิน

เป้าหมายขั้นต้น (50)	เป้าหมายมาตรฐาน (75)	เป้าหมายขั้นสูง (100)
มีฐานข้อมูลสถานีขนส่งผู้โดยสารสาธารณะทุกระบบของกระทรวงคมนาคม	รายงานการวิเคราะห์มาตรฐานสิ่งอำนวยความสะดวกสถานีขนส่งผู้โดยสารสาธารณะทุกระบบของกระทรวงคมนาคม	มีแผนพัฒนาสถานีขนส่งผู้โดยสารสาธารณะทุกระบบของกระทรวงคมนาคมเพื่อให้ได้มาตรฐานสำหรับคนทุกคน พ.ศ.2566-2570

ผลการดำเนินงาน : ดำเนินการได้ตามเป้าหมายขั้นสูง สรุปสาระสำคัญ ดังนี้

1) จัดทำฐานข้อมูลด้วยโปรแกรม excel โดยมีรายละเอียดรายการตรวจสอบสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับคนพิการและผู้สูงอายุตามแบบรายการตรวจสอบ (Accessibility Checklists) ของ คค. ประกอบด้วยแบบตรวจสอบสถานีขนส่งผู้โดยสารทางบก ทางน้ำ ทางราง และทางอากาศ

2) วิเคราะห์มาตรฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกสถานีขนส่งผู้โดยสารสาธารณะทุกระบบของ คค. ในปัจจุบันจากรายงานการศึกษาของ สนข. และ สปค. ที่เกี่ยวข้อง พร้อมทั้งวิเคราะห์สถานการณ์ปัจจุบันจากการติดตามและประเมินผลสถานีขนส่งผู้โดยสารสาธารณะทุกระบบที่มีการรองรับการใช้งานของคนพิการและผู้สูงอายุในกำกับดูแลของ คค.







3) นำเสนอแผนปฏิบัติการพัฒนาสถานีขนส่งผู้โดยสารสาธารณะทุกระบบของกระทรวงคมนาคม เพื่อให้ได้มาตรฐานสำหรับคนทุกคน พ.ศ. 2566-2570 และ คค. ได้ให้ความเห็นชอบและมอบหมายให้หน่วยงานในสังกัดดำเนินการตามแผนปฏิบัติการฯ ในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป (หน่วยงานในสังกัด คค. ที่เกี่ยวข้องตามแผนปฏิบัติการฯประกอบด้วย ขบ. จท. ทย. สนข. รฟท. รฟม. ทอท. และ บขส.) เรียบร้อยแล้ว

4. การพัฒนาศักยภาพองค์การสู่การเป็นระบบราชการ 4.0

4.1 การพัฒนาองค์การสู่ดิจิทัล : การพัฒนาระบบบัญชีข้อมูล (Data Catalog) เพื่อนำไปสู่การเปิดเผยข้อมูลภาครัฐ (Open Data)

เกณฑ์การประเมิน

เป้าหมายขั้นต้น (50)	เป้าหมายมาตรฐาน (75)	เป้าหมายขั้นสูง (100)
มีรายชื่อชุดข้อมูล (Data Set) ที่สัมพันธ์กับกระบวนการทำงานตามประเด็นการดำเนินงานภายใต้ Focus Area	• มีคำอธิบายข้อมูล (Metadata) ที่สอดคล้องตามมาตรฐานที่ สพร. กำหนด (14 รายการ) ของทุกชุดข้อมูล • มีระบบบัญชีข้อมูลของหน่วยงาน (Agency Data Catalog) พร้อมแจ้ง URL ระบบบัญชีข้อมูลของหน่วยงาน	• นำขึ้นชุดข้อมูล Metadata และระบุแหล่งข้อมูล สำหรับชุดข้อมูลที่ถูกจัดในหมวดหมู่สาธารณะ ร้อยละ 100 ของชุดข้อมูลเปิดทั้งหมดบนระบบบัญชีข้อมูลของหน่วยงาน เพื่อให้สามารถเข้าถึงข้อมูลได้ตามมาตรฐานคุณลักษณะแบบเปิดที่ สพร.กำหนด • นำข้อมูลเปิดไปใช้ประโยชน์ได้อย่างเป็นรูปธรรม ตอบโจทย์ตามประเด็นภายใต้ของ Focus area อย่างน้อย 1 ชุดข้อมูล

ผลการดำเนินงาน : ดำเนินการได้ตามเป้าหมายขั้นสูง โดยมีรายละเอียดดังนี้

1) มีรายชื่อชุดข้อมูล (Data Set) ที่สัมพันธ์กับกระบวนการทำงานตามประเด็นการดำเนินงานภายใต้ Focus Area จำนวน 20 ชุดข้อมูล

2) จัดทำคำอธิบายข้อมูล (Metadata) ที่สอดคล้องตามมาตรฐานที่ สพร. กำหนด (14 รายการ) ของทุกชุดข้อมูล จำนวน 20 ชุดข้อมูล และมีระบบบัญชีข้อมูลของหน่วยงาน (Agency Data Catalog) ซึ่งสามารถเข้าถึงได้ผ่าน URL : https://otp.gdcatalog.go.th

3) นำขึ้นชุดข้อมูล Metadata และระบุแหล่งข้อมูล สำหรับชุดข้อมูลที่ถูกจัดในหมวดหมู่สาธารณะ ร้อยละ 100 ของชุดข้อมูลเปิดทั้งหมดบนระบบบัญชีข้อมูลของหน่วยงาน เพื่อให้สามารถเข้าถึงข้อมูลได้ตามมาตรฐานคุณลักษณะแบบเปิดที่ สพร. กำหนด และนำข้อมูลเปิดไปใช้ประโยชน์ได้อย่างเป็นรูปธรรมตอบโจทย์ตามประเด็นภายใต้ของ Focus area จำนวน 2 ชุดข้อมูล ได้แก่ ข้อมูลระยะทางถนนและระยะทางราง ซึ่งสามารถเข้าถึงได้ผ่าน URL : https://otp.gdcatalog.go.th

4.2 การประเมินสถานะของหน่วยงานในการเป็นระบบราชการ 4.0 (PMQA 4.0)

เกณฑ์การประเมิน

เป้าหมายขั้นต้น (50)	เป้าหมายมาตรฐาน (75)	เป้าหมายขั้นสูง (100)
330 คะแนน (ค่าเฉลี่ยคะแนนกลุ่มที่ 2: 300-350 คะแนน)	369.24 คะแนน (คะแนนปี 64)	406.16 คะแนน (คะแนนปี 64 + อัตราการเติบโตเฉลี่ย 10%)

ผลการดำเนินงาน : ดำเนินการได้ตามเป้าหมายขั้นสูง โดย สนข. ได้รับผลการประเมินสถานะของหน่วยงานในการเป็นระบบราชการ 4.0 (PMQA 4.0) คะแนนรวม 406.6



รายงานการเงิน
สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 30 กันยายน 2565



รายงานการเงินของ สนข. ฉบับนี้ จัดทำขึ้นตามพระราชบัญญัติวินัยการเงินการคลังของรัฐ พ.ศ. 2561 รายการที่ปรากฏในรายงานการเงินฉบับนี้เป็นไปตามมาตรฐานการบัญชีภาครัฐและนโยบายการบัญชีภาครัฐที่กระทรวงการคลังประกาศใช้ ซึ่งรวมถึงหลักการและนโยบายการบัญชีภาครัฐ มาตรฐานการบัญชีภาครัฐ และนโยบายการบัญชีภาครัฐ และแสดงรายการในรายงานงบการเงินตามแนวปฏิบัติทางการบัญชี เรื่อง รูปแบบการนำเสนอรายงานการเงินของหน่วยงานของรัฐ ตามหนังสือกรมบัญชีกลาง ที่ กค 0410.2/ว 479 ลงวันที่ 2 ตุลาคม 2563

รายงานการเงินนี้จัดทำขึ้นโดยใช้เกณฑ์ราคาทุนเดิม เว้นแต่จะได้เปิดเผยเป็นอย่างอื่นในนโยบายการบัญชี

รายงานการเงินของ สนข. เป็นการแสดงภาพรวมในระดับกรม ซึ่งมีหน่วยเบิกจ่าย 1 หน่วยเบิกจ่ายในส่วนกลาง รายการที่ปรากฏในรายงานการเงิน รวมถึง สินทรัพย์ หนี้สิน รายได้ และค่าใช้จ่าย ซึ่งเป็นของรัฐบาลและอยู่ภายใต้การควบคุมของรัฐบาลในภาพรวม แต่ สนข. เป็นผู้รับผิดชอบในการดูแลรักษาและบริหารจัดการให้แก่รัฐบาล ภายในขอบเขตอำนาจหน้าที่ตามกฎหมาย และรวมถึงองค์ประกอบของรายงานการเงินซึ่งอยู่ภายใต้การควบคุมของหน่วยงานที่ใช้ประโยชน์ในการดำเนินงานไม่ว่ารายการดังกล่าวจะเป็นรายการที่เกิดจากเงินในงบประมาณหรือเงินนอกงบประมาณ

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
งบแสดงฐานะการเงิน
ณ วันที่ 30 กันยายน 2565

(หน่วย : บาท)

	หมายเหตุ	2565	2564
สินทรัพย์			
สินทรัพย์หมุนเวียน			
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	5	3,796,236.67	9,202,761.09
ลูกหนี้อื่นระยะสั้น	6	38,986,098.51	47,012,204.70
วัสดุคงเหลือ		3,701,919.23	1,468,557.36
รวมสินทรัพย์หมุนเวียน		46,484,254.41	57,683,523.15
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน			
ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ - สุทธิ	7	7,664,613.90	5,607,573.13
สินทรัพย์ไม่มีตัวตน -สุทธิ	8	253.00	255.00
รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน		7,664,866.90	5,607,828.13
รวมสินทรัพย์		54,149,121.31	63,291,351.28

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของรายงานการเงินนี้



สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
งบแสดงฐานะการเงิน
ณ วันที่ 30 กันยายน 2565

(หน่วย : บาท)

	หมายเหตุ	2565	2564
หนี้สินและสินทรัพย์สุทธิ/ส่วนทุน			
หนี้สิน			
หนี้สินหมุนเวียน			
เจ้าหนี้การค้า	9	3,282,979.04	25,920,338.91
เจ้าหนี้เงินโอนและรายการอุดหนุนระยะสั้น		394.01	513.80
เจ้าหนี้อื่นระยะสั้น	10	1,378,720.49	4,523,067.52
เงินรับฝากระยะสั้น		1,200.00	-
รวมหนี้สินหมุนเวียน		**4,663,293.54**	**30,443,920.23**
หนี้สินไม่หมุนเวียน			
เจ้าหนี้เงินโอนและรายการอุดหนุนระยะยาว		232,837.60	429,951.61
เงินทดรองราชการรับจากคลังระยะยาว		1,000,000.00	1,000,000.00
เงินรับฝากระยะยาว	11	22,565,536.67	24,943,761.09
รวมหนี้สินไม่หมุนเวียน		**23,798,374.27**	**26,373,712.70**
รวมหนี้สิน		**28,461,667.81**	**56,817,632.93**
สินทรัพย์สุทธิ/ส่วนทุน			
ทุน		84,328,885.24	84,328,885.24
รายได้สูง/(ต่ำ) กว่าค่าใช้จ่ายสะสม		(58,641,431.74)	(77,855,166.89)
รวมสินทรัพย์สุทธิ/ส่วนทุน		**25,687,453.50**	**6,473,718.35**
รวมหนี้สินและสินทรัพย์สุทธิ/ส่วนทุน		**54,149,121.31**	**63,291,351.28**

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของรายงานการเงินนี้

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
งบแสดงผลการดำเนินงานทางการเงิน
สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 30 กันยายน 2565

(หน่วย : บาท)

	หมายเหตุ	2565	2564
รายได้			
รายได้จากงบประมาณ	12	294,429,881.94	347,887,439.16
รายได้จากการขายสินค้าและบริการ		20,573.50	17,800.00
รายได้จากการอุดหนุนอื่นและบริจาค	13	197,114.01	9,922,506.49
รวมรายได้		**294,647,569.45**	**357,827,745.65**
ค่าใช้จ่าย			
ค่าใช้จ่ายบุคลากร	14	109,164,574.96	107,452,567.83
ค่าบำเหน็จบำนาญ	15	30,020,451.85	27,903,834.24
ค่าตอบแทน		147,247.50	34,507.50
ค่าใช้สอย	16	123,648,140.38	196,316,170.70
ค่าวัสดุ	17	4,653,299.85	3,289,756.42
ค่าสาธารณูปโภค	18	4,847,622.97	4,423,695.80
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	19	2,948,561.97	4,661,234.00
ค่าใช้จ่ายอื่น		3,934.82	1,260.00
รวมค่าใช้จ่าย		**275,433,834.30**	**344,083,026.49**
รายได้สูง/(ต่ำ)กว่าค่าใช้จ่ายสุทธิ		**19,213,735.15**	**13,744,719.16**

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของรายงานการเงินนี้



สนข
สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร



Otpthailand | Otpthailand | OTP Channel | www.otp.go.th | 0-2215-1515

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.)
35 ถนนเพชรบุรี แขวงทุ่งพญาไท เขตราชเทวี กทม. 10400
โทร. 0-2215-1515 โทรสาร. 0-2216-4168