



# แผนปฏิบัติการด้านการขับเคลื่อนและส่งเสริม การเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ ในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐





# แผนปฏิบัติการด้านการขับเคลื่อนและส่งเสริม การเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ ในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐



# คำนำ

แผนปฏิบัติการด้านการขับเคลื่อนและส่งเสริมการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล พ.ศ. ๒๕๖๖ – ๒๕๗๐ จัดทำขึ้นเพื่อสนับสนุนการขับเคลื่อนการดำเนินงานตามแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. ๒๕๖๖ – ๒๕๘๐) (ฉบับแก้ไขเพิ่มเติม) ประเด็นโครงสร้างพื้นฐานระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล โดยมีเป้าหมายย่อย คือ การเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองเพิ่มขึ้น ตลอดจนได้พิจารณาถึงความสอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๓ พ.ศ. ๒๕๖๖ – ๒๕๗๐ นโยบายรัฐบาล นโยบายกระทรวงคมนาคม และแผนอื่นที่เกี่ยวข้อง โดยแผนปฏิบัติการฯ ประกอบด้วย ๕ แนวทางการพัฒนา ได้แก่ ๑) การกำหนดนโยบายและวางแผนพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะและสิ่งอำนวยความสะดวก ๒) การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่ง สิ่งอำนวยความสะดวก และการใช้ประโยชน์ที่ดิน ๓) การพัฒนา/ปรับปรุงกฎระเบียบระบบขนส่งสาธารณะให้ได้มาตรฐาน ปลอดภัย และเอื้อต่อการมีส่วนร่วมผู้ใช้ระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมือง ๔) การประยุกต์ใช้เทคโนโลยีในการจัดทำระบบการขนส่งและจราจรอัจฉริยะ และระบบฐานข้อมูล และ ๕) การศึกษาและพัฒนาแนวทางการส่งเสริมผู้ประกอบการขนส่งสาธารณะทั้งภาครัฐและเอกชนเพื่อสร้างแรงจูงใจในการให้บริการและเพิ่มผู้ประกอบการ Feeder โดยมีเป้าหมายในการส่งเสริมการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลเพิ่มขึ้น ซึ่งการจัดทำแผนปฏิบัติการฯ ฉบับดังกล่าวนี้ ถูกกำหนดให้เป็นตัวชี้วัด (สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมดของการเดินทางในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล) ตามมาตรการปรับปรุงประสิทธิภาพในการปฏิบัติราชการของสำนักงาน ก.พ.ร. โดยมี สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) เป็นหน่วยงานผู้รับผิดชอบหลัก

ทั้งนี้ ในการจัดทำแผนปฏิบัติการด้านการขับเคลื่อนและส่งเสริมการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล พ.ศ. ๒๕๖๖ – ๒๕๗๐ สนข. ในฐานะหน่วยงานเจ้าภาพในการขับเคลื่อนเป้าหมายระดับแผนย่อยของแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (จ.๓) ประเด็นโครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล ได้ดำเนินการประสานและบูรณาการร่วมกันระหว่างหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง เพื่อนำความเห็นและข้อเสนอแนะมาประกอบการจัดทำแผนปฏิบัติการฯ ให้มีความสมบูรณ์ชัดเจนและสามารถขับเคลื่อนไปสู่การปฏิบัติอย่างมีทิศทางและเกิดประสิทธิภาพในการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะของประเทศต่อไป

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

มีนาคม ๒๕๖๗

## สารบัญ

	หน้า
<b>ส่วนที่ ๑ บทสรุปผู้บริหาร</b>	<b>๑-๑</b>
๑.๑ หลักการและเหตุผล	๑-๑
๑.๒ แผนปฏิบัติการด้านการขับเคลื่อนและส่งเสริมการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ ในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล พ.ศ. ๒๕๖๖ – ๒๕๗๐	๑-๔
๑.๓ กรอบระยะเวลาการติดตามและประเมินผล	๑-๗
<b>ส่วนที่ ๒ ความสอดคล้องกับแผน ๓ ระดับ ตามนัยมติคณะรัฐมนตรี         เมื่อวันที่ ๔ ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๖๐</b>	<b>๒-๑</b>
๒.๑ แผนระดับที่ ๑	๒-๑
๒.๒ แผนระดับที่ ๒ ที่เกี่ยวข้อง	๒-๒
๒.๓ แผนระดับที่ ๓ ที่เกี่ยวข้อง	๒-๖
<b>ส่วนที่ ๓ ความสอดคล้องกับเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (SDGs) แห่งสหประชาชาติ</b>	<b>๓-๑</b>
<b>ส่วนที่ ๔ สาระสำคัญของแผนปฏิบัติการด้านการขับเคลื่อนและส่งเสริมการเดินทาง         ด้วยระบบขนส่งสาธารณะในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล พ.ศ. ๒๕๖๖ – ๒๕๗๐</b>	<b>๔-๑</b>
๔.๑ การประเมินสถานการณ์ ปัญหา และความจำเป็นของแผนปฏิบัติการด้านการขับเคลื่อน และส่งเสริมการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล พ.ศ. ๒๕๖๖ – ๒๕๗๐	๔-๑
๔.๒ แผนปฏิบัติการด้านการขับเคลื่อนและส่งเสริมการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ ในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล พ.ศ. ๒๕๖๖ – ๒๕๗๐	๔-๔๑
๔.๓ ประเด็นท้าทายต่อการดำเนินงานตามแผนปฏิบัติการด้านการขับเคลื่อนและส่งเสริม การเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล พ.ศ. ๒๕๖๖ – ๒๕๗๐	๔-๔๙

ภาคผนวก ก แผนงาน/โครงการ/กิจกรรม แผนปฏิบัติการด้านการขับเคลื่อนและส่งเสริมการเดินทาง  
ด้วยระบบขนส่งสาธารณะในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล พ.ศ. ๒๕๖๖ – ๒๕๗๐



## สารบัญญรูป

	หน้า
รูปที่ ๑.๑ - ๑	ขั้นตอนการดำเนินการจัดทำแผนปฏิบัติการฯ ๑-๔
รูปที่ ๑.๒ - ๑	แนวทางการพัฒนาเพื่อบรรลุเป้าหมายและตัวชี้วัด ปี พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐ ๑-๖
รูปที่ ๒.๓.๑ - ๑	แนวทางการพัฒนายุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ ๒๐ ปี พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐ ๒-๖
รูปที่ ๒.๓.๓ - ๑	โครงการรถไฟฟ้าตามแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางราง ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะที่ ๒ (M-MAP 2) ๒-๑๐
รูปที่ ๒.๓.๔ - ๑	พื้นที่ศึกษาโครงการฯ ตามแผนแม่บทการพัฒนารถไฟฟ้าขนส่งมวลชน ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (M-MAP) ๒-๑๒
รูปที่ ๒.๓.๔ - ๒	เส้นทางระบบขนส่งมวลชนรอง (Feeder) เพื่อเชื่อมโยงกับสถานีรถไฟฟ้า ๒-๑๓
รูปที่ ๓ - ๑	เป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (Sustainable Development Goals: SDGs) ๓-๑
รูปที่ ๔.๑.๑ - ๑	แผนที่แสดงกลุ่มเขตพื้นที่ชั้นใน เขตพื้นที่ชั้นกลาง และเขตพื้นที่ชั้นนอก ๔-๑
รูปที่ ๔.๑.๑ - ๒	อัตราความเร็วเฉลี่ยในการเดินทางบนถนนในกรุงเทพมหานคร ปี พ.ศ. ๒๕๕๕ - ๒๕๖๔ ๔-๒
รูปที่ ๔.๑.๒ - ๑	จำนวนสายรถโดยสารสาธารณะ และจำนวนประชากรในเขตกรุงเทพมหานคร ๔-๓
รูปที่ ๔.๑.๒ - ๒	สถิติจำนวนผู้ใช้บริการรถโดยสารสาธารณะ ขสมก. ปี พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๖๖ ๔-๔
รูปที่ ๔.๑.๒ - ๓	แนวเส้นทางรถไฟฟ้า ๑๔ สาย จำนวน ๓๘๑ สถานี ในพื้นที่กรุงเทพมหานคร และปริมณฑล ๔-๖
รูปที่ ๔.๑.๒ - ๔	การพัฒนาระบบรถไฟฟ้าตามแผนแม่บทขนส่งมวลชนทางรางในเขต กรุงเทพมหานครและปริมณฑล (Mass Rapid Transit Master Plan in Bangkok Metropolitan Region: M-MAP) ๔-๖
รูปที่ ๔.๑.๒ - ๕	ปริมาณผู้โดยสารที่ใช้บริการระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล ปี พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๖๔ ๔-๗
รูปที่ ๔.๑.๒ - ๖	เส้นทางการให้บริการเดินเรือโดยสารในปัจจุบัน ๔-๘
รูปที่ ๔.๑.๒ - ๗	คลองที่มีศักยภาพการให้บริการเดินเรือโดยสารทางน้ำในอนาคต ๔-๙
รูปที่ ๔.๑.๒ - ๘	เส้นทางการให้บริการเดินเรือโดยสารในปัจจุบัน ๔-๑๐
รูปที่ ๔.๑.๒ - ๙	โครงข่ายเส้นทางให้บริการเดินเรือในคลองแสนแสบ ๔-๑๑



## สารบัญญรูป (ต่อ)

	หน้า
รูปที่ ๔.๑.๒ - ๑๐	โครงข่ายเส้นทางให้บริการเดินเรือในคลองผดุงกรุงเกษม ๔-๑๑
รูปที่ ๔.๑.๒ - ๑๑	โครงข่ายเส้นทางให้บริการเดินเรือในคลองภาษีเจริญ ๔-๑๒
รูปที่ ๔.๑.๒ - ๑๒	ลักษณะคลองประเวศบุรีรมย์ (คลองพระโขนง) ๔-๑๒
รูปที่ ๔.๑.๒ - ๑๓	จุดเชื่อมต่อระหว่างแม่น้ำเจ้าพระยา กับระบบขนส่งสาธารณะรูปแบบอื่น ๔-๑๔
รูปที่ ๔.๑.๒ - ๑๔	สถิติปริมาณผู้โดยสารของการเดินทางทางน้ำ ช่วงปี พ.ศ. ๒๕๕๓ - ๒๕๖๓ ๔-๑๕
รูปที่ ๔.๑.๓ - ๑	NAMTANG Application ๔-๑๖
รูปที่ ๔.๑.๓ - ๒	แอปพลิเคชัน ViaBus ๔-๑๖
รูปที่ ๔.๑.๓ - ๓	แอปพลิเคชัน BKK Rail ๔-๑๗
รูปที่ ๔.๑.๗ - ๑	แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ เป้าหมายที่ ๐๗๐๑๐๔ ๔-๒๒
	การเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองเพิ่มขึ้น ปี พ.ศ. ๒๕๖๕
รูปที่ ๔.๑.๗ - ๒	ผลการดำเนินการตามเป้าหมายตัวชี้วัด ปี พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๕ ๔-๒๔
รูปที่ ๔.๑.๗ - ๓	ผลการดำเนินงานตามเป้าหมายแผนแม่บทย่อยโครงสร้างพื้นฐาน ๔-๒๕
	ด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ช่วงที่ ๑ พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๖๕
	การเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองเพิ่มมากขึ้น
รูปที่ ๔.๑.๙ - ๑	การวิเคราะห์ TOWS Matrix ๔-๓๒
รูปที่ ๔.๑.๑๐ - ๑	ห่วงโซ่คุณค่าของประเทศไทย (Final Value Chain Thailand) (ฉบับแก้ไข) ๔-๓๖
	(พ.ศ.๒๕๖๗-๒๕๗๐) เป้าหมายแผนแม่บทย่อยโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม
	และระบบโลจิสติกส์ เป้าหมายที่ ๐๗๐๑๐๔ การเดินทางด้วยระบบขนส่ง
	สาธารณะในเขตเมืองเพิ่มขึ้น
รูปที่ ๔.๑.๑๐ - ๒	การบริหารระบบตัวร่วมสำหรับทุกรูปแบบการเดินทาง ๔-๓๙
รูปที่ ๔.๒.๔ - ๑	แนวทางการพัฒนาเพื่อบรรลุเป้าหมายและตัวชี้วัด ปี พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐ ๔-๔๓
รูปที่ ๔.๒.๕ - ๑	ขั้นตอนการดำเนินการจัดทำแผนปฏิบัติการฯ ๔-๔๕
รูปที่ ๔.๓ - ๑	ระยะเวลาการเดินทางเฉลี่ยสำหรับการกำหนดขนาดของเมืองตามหลักสากล ๔-๕๐
	ทั่วไป
รูปที่ ๔.๓ - ๒	Conceptual Framework Plan Bangkok Metropolitan Region (BMR) ๔-๕๐

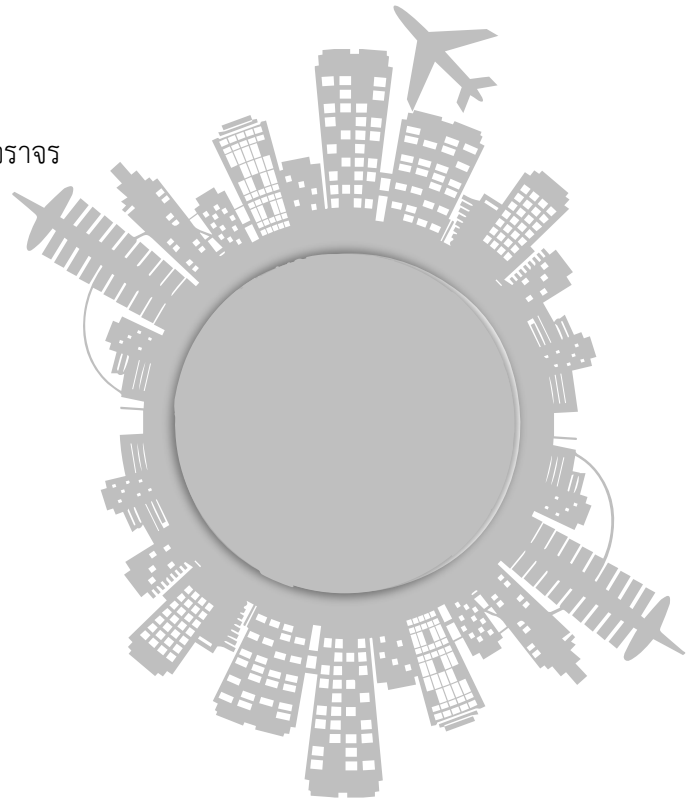


## สารบัญตาราง

	หน้า
ตารางที่ ๑.๑ - ๑	เป้าหมายและตัวชี้วัดการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมือง พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐ ๑-๒
ตารางที่ ๑.๒ - ๑	สรุปแผนงาน/โครงการ/กิจกรรม งบประมาณ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง แผนปฏิบัติการด้านการขับเคลื่อนและส่งเสริมการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐ ๑-๗
ตารางที่ ๒.๒.๑ - ๑	เป้าหมายและตัวชี้วัดการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมือง พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐ ๒-๔
ตารางที่ ๒.๓.๒ - ๑	เป้าหมายสัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมือง ต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมดในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ๒-๙
ตารางที่ ๔.๑.๒ - ๑	รายละเอียดและสถานะปัจจุบันของโครงการรถไฟฟ้าจำนวน ๑๔ สาย ตามแผนแม่บทฯ ๔-๕
ตารางที่ ๔.๑.๒ - ๒	สรุปเส้นทางที่ให้บริการเดินเรือ ๔-๘
ตารางที่ ๔.๑.๒ - ๓	การเชื่อมต่อการเดินทางทางน้ำการเดินทางรูปแบบอื่น ในลักษณะล้อ-ราง-เรือ ๔-๑๓
ตารางที่ ๔.๑.๗ - ๑	ปริมาณการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานคร และปริมณฑลปี พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๖๔ ๔-๒๓
ตารางที่ ๔.๑.๗ - ๒	ปัญหาและอุปสรรคในการจัดเก็บข้อมูลปริมาณการเดินทาง ด้วยระบบขนส่งสาธารณะทุกรูปแบบ ๔-๒๗
ตารางที่ ๔.๑.๗ - ๓	หน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการจัดเก็บข้อมูล : กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ๔-๒๗
ตารางที่ ๔.๑.๗ - ๔	แนวทางการขับเคลื่อนการดำเนินงานเพื่อให้บรรลุเป้าหมาย การเดินทาง ด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองเพิ่มขึ้น ปี พ.ศ. ๒๕๖๖ ๔-๒๘
ตารางที่ ๔.๑.๙ - ๑	การวิเคราะห์ TOWS Matrix ๔-๓๓
ตารางที่ ๔.๒.๓ - ๑	เป้าหมายและตัวชี้วัด ๔-๔๒
ตารางที่ ๔.๒.๔ - ๑	แนวทางการพัฒนา ขับเคลื่อน และส่งเสริมให้มีการเดินทางด้วยระบบขนส่ง สาธารณะในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลเพิ่มขึ้น ๔-๔๔
ตารางที่ ๔.๒.๖ - ๑	สรุปแผนงาน/โครงการ/กิจกรรม งบประมาณ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง แผนปฏิบัติการด้านการขับเคลื่อนและส่งเสริมการเดินทางด้วยระบบขนส่ง สาธารณะในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐ ๔-๔๘

## ชื่อย่อหน่วยงาน

สปค.	คือ	สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม
จท.	คือ	กรมเจ้าท่า
ขบ.	คือ	กรมการขนส่งทางบก
ทล.	คือ	กรมทางหลวง
ทช.	คือ	กรมทางหลวงชนบท
สนข.	คือ	สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
ขร.	คือ	กรมการขนส่งทางราง
รฟท.	คือ	การรถไฟแห่งประเทศไทย
รฟม.	คือ	การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
ขสมก.	คือ	องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ
ทอท.	คือ	บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)
รฟฟท.	คือ	บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด
SRTA	คือ	บริษัท เอสอาร์ที แอสเสท จำกัด
กทม.	คือ	กรุงเทพมหานคร
ยผ.	คือ	กรมโยธาธิการและผังเมือง
อปท.	คือ	องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น
พช.	คือ	กรมการพัฒนาชุมชน
ททท.	คือ	การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย



## ส่วนที่ ๑ บทสรุปผู้บริหาร

### ๑.๑ หลักการและเหตุผล

สืบเนื่องจากยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐) ยุทธศาสตร์ที่ ๒ ยุทธศาสตร์ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน ได้กำหนดแนวทางการพัฒนา ปัจจัยสนับสนุน และการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน โดยการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศจะต้องมุ่งสนับสนุนการยกระดับความสามารถในการแข่งขันของภาคการผลิตและบริการ ช่วยสร้างคุณภาพชีวิตที่ดีของทุกคนในสังคมและช่วยลดความเหลื่อมล้ำทางสังคม และได้กำหนดแนวทางการพัฒนาระบบการขนส่ง เพื่อให้เกิดความเชื่อมโยงเป็นโครงข่ายสมบูรณ์และลดต้นทุนทางเศรษฐกิจและสังคม โดยให้ความสำคัญกับการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้าจากทางถนนสู่การขนส่งต้นทางได้แก่ การขนส่งทางน้ำ และการขนส่งทางราง ซึ่งการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านระบบราง เพื่อเพิ่มทางเลือกการขนส่งให้รวดเร็วและลดต้นทุนการขนส่งให้ต่ำลง ต้องมีการวางโครงข่ายระบบรางที่ชัดเจนและครอบคลุมทั่วประเทศเพื่อให้เกิดการพัฒนาอย่างต่อเนื่องและสามารถเชื่อมโยงกันได้อย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด

ภาครัฐได้มีการจัดทำแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๘๐) (ฉบับแก้ไขเพิ่มเติม) ประเด็น โครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล มีเป้าหมายเพื่อให้ความสามารถในการแข่งขันด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศดีขึ้น ซึ่งภาครัฐได้ให้ความสำคัญกับการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ รวมถึงการพัฒนากระบวนการขนส่งทางรางให้เป็นระบบหลักในการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารของประเทศ ตลอดจนสามารถรองรับและเชื่อมต่อรูปแบบการเดินทางและการขนส่งทุกรูปแบบ ทั้งทางถนน ทางน้ำ และทางอากาศ ดังนั้น เพื่อให้เป็นไปตามเป้าหมายที่ภาครัฐกำหนด จึงจำเป็นต้องมีการส่งเสริมและพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมือง โดยเฉพาะกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ซึ่งเป็นพื้นที่สำคัญทางเศรษฐกิจและการค้าของประเทศ เพื่อเป็นการกระจายความเจริญและสร้างพื้นที่เศรษฐกิจใหม่พร้อมทั้งพัฒนาการเชื่อมโยงระบบคมนาคมขนส่ง เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนและเพื่อบูรณาการระบบฐานข้อมูลด้านการเดินทางและการขนส่งทุกรูปแบบ ตลอดจนปฏิรูปองค์กร โครงสร้างการกำกับดูแล และปรับปรุงกฎหมายที่เกี่ยวข้องให้มีความทันสมัยและสามารถตอบสนองต่อการพัฒนาการคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ของประเทศให้มีมาตรฐานในระดับสากล

กระทรวงคมนาคม (คค.) ในฐานะหน่วยงานกำกับดูแลระบบการขนส่งและบริการคมนาคม วางแผนการขนส่งและจราจร และพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและการให้บริการด้านการคมนาคม ให้มีประสิทธิภาพ สะดวก รวดเร็ว ปลอดภัยและทั่วถึง สอดคล้องกับศักยภาพของพื้นที่ โดยได้รับมอบหมายตามมติ คณะรัฐมนตรี (ครม.) เมื่อวันที่ ๓ ธันวาคม ๒๕๖๒ ให้เป็นหน่วยงานเจ้าภาพในการขับเคลื่อนเป้าหมายระดับแผนย่อยของแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (จ.๓) ประเด็น โครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล ทั้งนี้ คค. มอบหมายให้สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) เป็นผู้รับผิดชอบตัวชี้วัดที่เกี่ยวข้อง มีภารกิจหลักในการประสานและบูรณาการการดำเนินงานร่วมกันระหว่างหน่วยงาน ตลอดจนผลักดันขับเคลื่อนการดำเนินงานและส่งเสริมให้เกิดการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมดด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลเพิ่มขึ้น ในช่วงระยะเวลาตามแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี ซึ่งได้กำหนดเป้าหมายที่ ๐๗๐๑๐๔ การเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองเพิ่มขึ้น ดังตารางที่ ๑.๑ - ๑

ตารางที่ ๑.๑ - ๑ เป้าหมายและตัวชี้วัดการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมือง  
พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐

เป้าหมาย แผนแม่บทย่อย	ตัวชี้วัด	ปีงบประมาณ พ.ศ.			
		๒๕๖๑ - ๒๕๖๕	๒๕๖๖ - ๒๕๗๐	๒๕๗๑ - ๒๕๗๕	๒๕๗๖ - ๒๕๘๐
การเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองเพิ่มขึ้น	สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมด (เฉลี่ยร้อยละ)	กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๓๐	กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๔๐	กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๕๐	กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๖๐
		เมืองหลักในภูมิภาค ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๕	เมืองหลักในภูมิภาค ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๑๐	เมืองหลักในภูมิภาค ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๒๐	เมืองหลักในภูมิภาค ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๒๐

หมายเหตุ : \* เมืองหลักในภูมิภาค ระหว่างปี ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐ ได้แก่ เชียงใหม่ นครราชสีมา และภูเก็ต  
เมืองหลักในภูมิภาค ระหว่างปี ๒๕๗๑ - ๒๕๗๕ ได้แก่ เชียงใหม่ นครราชสีมา ภูเก็ต เชียงราย อุบลราชธานี สุราษฎร์ธานี และพระนครศรีอยุธยา  
เมืองหลักในภูมิภาค ระหว่างปี ๒๕๗๖ - ๒๕๘๐ ได้แก่ เชียงใหม่ นครราชสีมา ภูเก็ต เชียงราย อุบลราชธานี สุราษฎร์ธานี และพระนครศรีอยุธยา

แผนปฏิบัติการของ สนข. (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) ได้กำหนดวิสัยทัศน์ สนข. เป็น “องค์กรนำในการกำหนดทิศทางและขับเคลื่อนการพัฒนาาระบบคมนาคมของประเทศ” โดย สนข. ได้กำหนดแนวทางการพัฒนา ๔ แนวทาง คือ

- ๑) พัฒนานโยบายและแผนงานคมนาคม เพื่อพัฒนาประเทศอย่างยั่งยืน
- ๒) ขับเคลื่อนนโยบายและแผนคมนาคมสู่การปฏิบัติ
- ๓) ผลักดันการบริหารงานบุคคลและพัฒนาบุคลากรอย่างมีประสิทธิภาพ
- ๔) พัฒนาศักยภาพองค์กรให้ทันสมัย

ในการนี้ คค. ได้เล็งเห็นถึงความจำเป็นมอบหมายให้ สนข. ดำเนินการจัดทำแผนปฏิบัติการในลักษณะของแผนที่เชิงยุทธศาสตร์ (Strategy Map) เพื่อขับเคลื่อนตัวชี้วัดการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ซึ่งเป็นการสะท้อนถึงภารกิจหลักในการเสนอแนะนโยบายและจัดทำแผนหลัก แผนแม่บทและยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบการขนส่งและจราจรความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อมในระบบการขนส่งของประเทศ รวมถึงตอบสนองเป้าหมายการพัฒนาด้านการขนส่งและจราจรของประเทศ ภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐) ทั้งนี้ แผนปฏิบัติการฯ ได้จัดทำขึ้นเพื่อใช้เป็นกลไกการถ่ายทอดเป้าหมายแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๘๐) (ฉบับแก้ไขเพิ่มเติม) ประเด็นโครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล เป้าหมายการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองเพิ่มขึ้น (กรุงเทพมหานครและปริมณฑล) ต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมดในปี พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐ ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๔๐ และเพื่อให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องด้านระบบขนส่งสาธารณะสามารถสนับสนุนการบรรลุเป้าหมายเชิงยุทธศาสตร์ชาติและแผนแม่บทที่เกี่ยวข้อง

## กระบวนการจัดทำและขับเคลื่อนแผนปฏิบัติการด้านการขับเคลื่อนและส่งเสริมการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐

สนช. ในฐานะหน่วยงานเจ้าภาพ จ.๓ ดำเนินการขับเคลื่อนเป้าหมายแผนแม่บทย่อยที่ ๐๗๐๑๐๔ การเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองเพิ่มขึ้น ได้ดำเนินการจัดทำแผนปฏิบัติการฯ เพื่อใช้เป็นเครื่องมือหลักในการขับเคลื่อนแผนยุทธศาสตร์และถ่ายทอดไปสู่การปฏิบัติ ตั้งแต่การวิเคราะห์ห่วงโซ่ประกอบและปัจจัยตามห่วงโซ่คุณค่า (Value Chain) การกำหนดประเด็นที่ควรพัฒนาเพื่อนำไปสู่การจัดทำข้อเสนอโครงการในแต่ละปีงบประมาณ เพื่อให้บรรลุผลในการเพิ่มสัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ลดปัญหาจราจรติดขัด และลดการใช้พลังงานในภาคขนส่ง รวมถึงลดมลพิษทางอากาศในเขตเมือง

ทั้งนี้ ภาครัฐต้องให้ความสำคัญกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งสาธารณะ และสิ่งอำนวยความสะดวกที่สามารถรองรับการเดินทางเชื่อมต่อตั้งแต่จุดต้นทางไปยังปลายทางให้มีมาตรฐาน มีระดับการให้บริการ และค่าใช้จ่ายในการเดินทางที่สามารถแข่งขันกับการเดินทางด้วยยานพาหนะส่วนบุคคล เพื่อดึงดูดให้ประชาชนเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะเพิ่มขึ้น นอกจากนี้ต้องมีการกำหนดมาตรการระเบียบ กฎหมาย และข้อบังคับที่เกี่ยวข้อง เพื่อสร้างสภาพแวดล้อมของเมืองให้เหมาะสมกับการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ โดยมีขั้นตอนการดำเนินการดังรูปที่ ๑.๑ - ๑ ดังนี้

๑) รวบรวมข้อมูลทุติยภูมิจากผลการดำเนินงาน รายงานการศึกษาที่เกี่ยวข้อง เพื่อนำมาประมวลและวิเคราะห์ข้อมูลขั้นพื้นฐาน

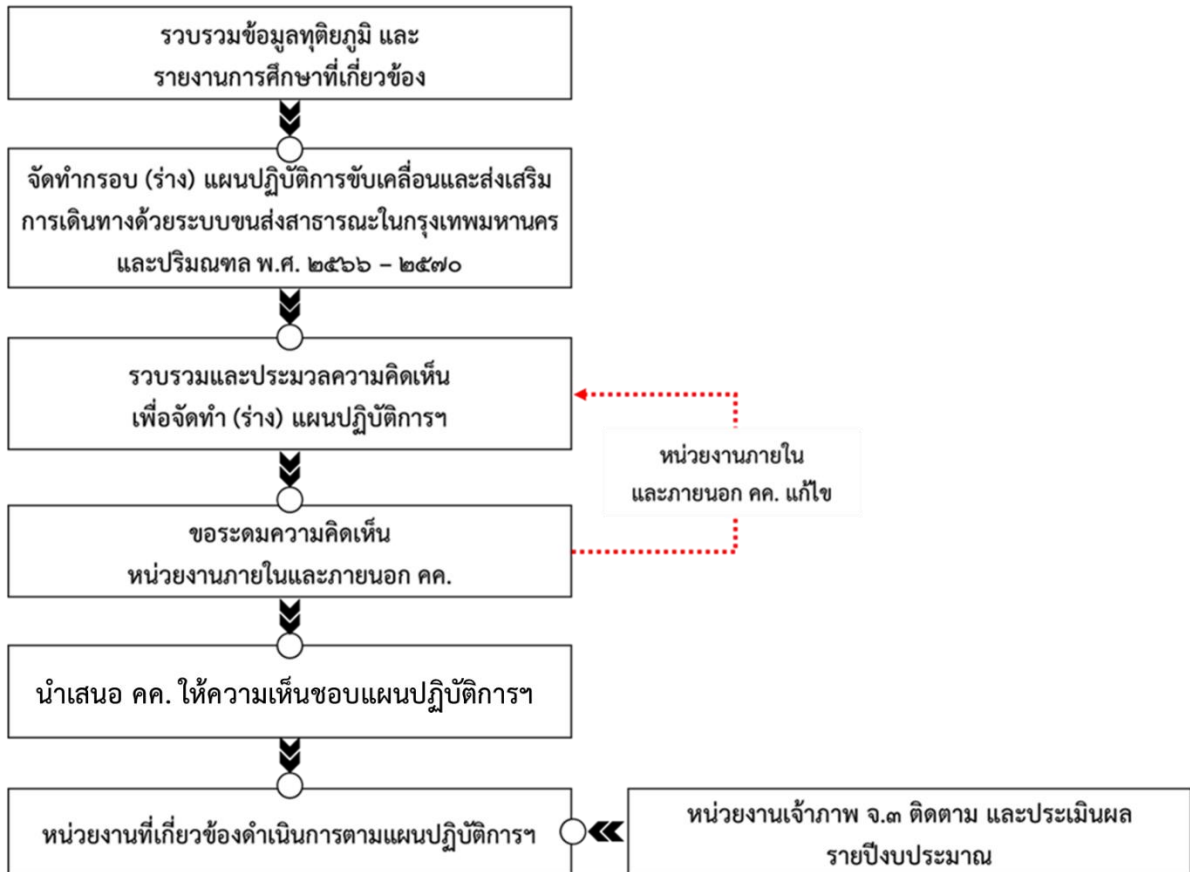
๒) จัดทำกรอบ (ร่าง) แผนปฏิบัติการฯ เพื่อขับเคลื่อนตัวชี้วัดตามแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ ประเด็น โครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล เป้าหมายระดับแผนแม่บทย่อย : การเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมือง (กรุงเทพมหานครและปริมณฑล) เพิ่มขึ้น

๓) รวบรวมความคิดเห็นและประมวลผลเพื่อจัดทำ (ร่าง) แผนปฏิบัติการฯ

๔) ระดมความเห็นจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภายในสังกัด คค. และหน่วยงานภายนอกพิจารณาแผนงาน/โครงการ/กิจกรรม ประกอบการจัดทำ (ร่าง) แผนปฏิบัติการฯ

๕) นำเสนอแผนปฏิบัติการฯ ต่อ คค. ให้ความเห็นชอบและมอบหมายหน่วยงานในสังกัด คค. ที่เกี่ยวข้องดำเนินการตามแผนปฏิบัติการฯ ต่อไป

๖) หน่วยงานในสังกัด คค. ที่เกี่ยวข้อง ดำเนินการตามแผนปฏิบัติการฯ และรายงานผลการดำเนินงาน และหน่วยงานเจ้าภาพ จ.๓ ติดตามและประเมินผลเป็นรายปีงบประมาณ



รูปที่ ๑.๑ - ๑ ขั้นตอนการดำเนินการจัดทำแผนปฏิบัติการฯ

## ๑.๒ แผนปฏิบัติการด้านการขับเคลื่อนและส่งเสริมการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะใน กรุงเทพมหานครและปริมณฑล พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐

### ๑.๒.๑ วิสัยทัศน์

“ขับเคลื่อนและส่งเสริมการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลเพิ่มขึ้น ในปี พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐ เพื่อบรรลุเป้าหมายแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ”

### ๑.๒.๒ วัตถุประสงค์

๑) เพื่อบูรณาการการพัฒนาพื้นที่ต่อเนื่องโครงสร้างพื้นฐานของระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล หรือจุดเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางให้เกิดการเดินทางแบบไร้รอยต่อ มีการเชื่อมโยงแผนงานและโครงข่ายของพื้นที่ของหน่วยงานต่าง ๆ ทั้งในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล และมีสิ่งอำนวยความสะดวกเชื่อมต่อการเดินทางครบทุกรูปแบบสำหรับคนทุกกลุ่ม

๒) เพื่อพัฒนาและส่งเสริมการใช้ประโยชน์ของพื้นที่โดยรอบสถานี จุดเปลี่ยนรูปแบบการเดินทาง หรือพื้นที่ตามแนวเส้นทางของระบบขนส่งสาธารณะ เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวและการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะเพิ่มขึ้น

๓) เพื่อส่งเสริมและสนับสนุนการลงทุนการให้บริการระบบขนส่งมวลชนรอง (Feeder) ของภาครัฐและเอกชน

๔) เพื่อพัฒนาระบบเทคโนโลยีดิจิทัล นวัตกรรม ระบบฐานข้อมูลการจราจรเพื่อนำมาใช้ในการบริหารจัดการระบบการจราจร เพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทาง ระบบฐานข้อมูลการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะทุกรูปแบบเพื่อการวางแผนและวิเคราะห์สถานการณ์

๕) เพื่อพัฒนาระบบตั๋วร่วมและโครงสร้างอัตราค่าโดยสารร่วมที่เหมาะสม เพื่อให้คนทุกกลุ่มสามารถเข้าถึงระบบขนส่งมวลชนในราคา (ประหยัด) สมเหตุสมผล และเป็นธรรม

๖) เพื่อพิจารณาปรับปรุงกฎ ระเบียบ และกำหนดมาตรการเพื่อบริหารจัดการเกี่ยวกับระบบขนส่งสาธารณะโดยมุ่งเน้นการพัฒนาและการปรับปรุงการให้บริการระบบขนส่งสาธารณะที่มีอยู่เดิมให้มีประสิทธิภาพ อำนวยความสะดวกในการเดินทาง ได้มาตรฐาน และความปลอดภัย

### ๑.๒.๓ แนวทางการพัฒนา ๕ ด้าน

แนวทางการพัฒนาเพื่อขับเคลื่อนและส่งเสริมให้มีการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลเพิ่มขึ้น ในปี พ.ศ. ๒๕๖๖ – ๒๕๗๐ จากการวิเคราะห์สถานการณ์ของระบบขนส่งสาธารณะในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล และแนวทางการบรรลุเป้าหมายของยุทธศาสตร์ชาติ ได้กำหนดแนวทางการดำเนินงานเพื่อบรรลุเป้าหมายของแผนปฏิบัติการฯ ดังนี้

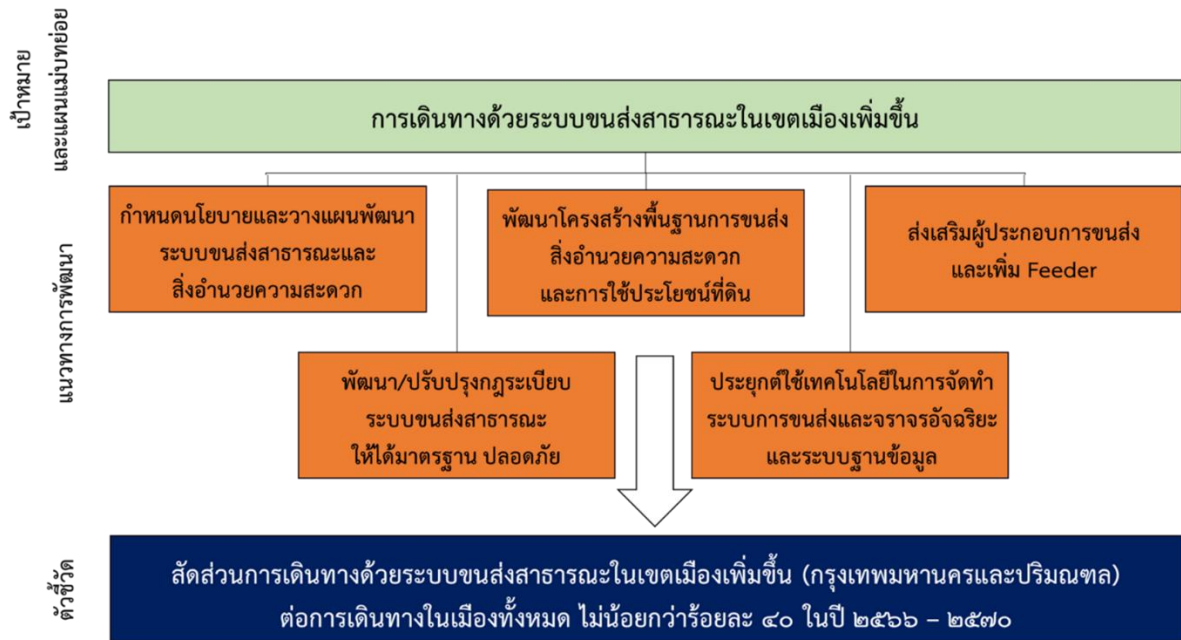
๑. **แนวทางการพัฒนาที่ ๑** การกำหนดนโยบายและวางแผนพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ และสิ่งอำนวยความสะดวก ประกอบด้วย ๒๒ แผนงาน/โครงการ/กิจกรรม งบประมาณ ๙๕.๑๘ ล้านบาท

๒. **แนวทางการพัฒนาที่ ๒** การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่ง สิ่งอำนวยความสะดวก และการใช้ประโยชน์ที่ดิน ประกอบด้วย ๗๑ แผนงาน/โครงการ/กิจกรรม งบประมาณ ๖๒๖,๐๑๗.๙๗ ล้านบาท

๓. **แนวทางการพัฒนาที่ ๓** การพัฒนา/ปรับปรุงกฎระเบียบระบบขนส่งสาธารณะ ให้ได้มาตรฐาน ปลอดภัย และเอื้อต่อการเพิ่มสัดส่วนผู้ใช้ระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมือง ประกอบด้วย ๒๓ แผนงาน/โครงการ/กิจกรรม งบประมาณ ๓๔๒.๑๖ ล้านบาท

๔. **แนวทางการพัฒนาที่ ๔** การประยุกต์ใช้เทคโนโลยีในการจัดทำระบบการขนส่ง และจราจรอัจฉริยะ และระบบฐานข้อมูล ประกอบด้วย ๒๓ แผนงาน/โครงการ/กิจกรรม งบประมาณ ๒,๐๖๙.๒๖ ล้านบาท

๕. **แนวทางการพัฒนาที่ ๕** การศึกษาและพัฒนาแนวทางการส่งเสริมผู้ประกอบการขนส่งสาธารณะทั้งภาครัฐและเอกชนเพื่อสร้างแรงจูงใจในการให้บริการและเพิ่มผู้ประกอบการ Feeder ประกอบด้วย ๑๐ แผนงาน/โครงการ/กิจกรรม งบประมาณ ๙๐.๘๗ ล้านบาท



รูปที่ ๑.๒ - ๑ แนวทางการพัฒนาเพื่อบรรลุเป้าหมายและตัวชี้วัด ปี พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐

**๑.๒.๕** สรุปแผนงาน/โครงการ/กิจกรรม งบประมาณแผนปฏิบัติการด้านการขับเคลื่อนและส่งเสริมการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐

แผนปฏิบัติการด้านการขับเคลื่อนและส่งเสริมการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐ ประกอบด้วย ๑๔๙ แผนงาน/โครงการ/กิจกรรม งบประมาณรวมทั้งสิ้น ๖๒๘,๖๑๕.๔๔ ล้านบาท โดยโครงการที่ใช้งบประมาณเกิน ๑ หมื่นล้านบาท ส่วนใหญ่เป็นโครงการที่เกี่ยวข้องกับการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่ เช่น โครงการก่อสร้างโครงข่ายรถไฟฟ้า โครงการพัฒนาจุดจอดและจร โครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมืองเชื่อมต่อบริเวณขนส่งมวลชนในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ส่วนแผนงาน/โครงการ/กิจกรรมอื่นๆ ประกอบด้วยโครงการที่เกี่ยวกับการพัฒนา ฝึกอบรม ปรับปรุง ดูแล และประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนรับทราบข้อมูล เพื่อสร้างแรงจูงใจในการใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะ เช่น การก่อสร้างท่าเทียบเรือ การขุดลอกคูคลอง การปรับปรุงเส้นทางรถโดยสารสาธารณะให้เชื่อมต่อและรองรับการเดินทางรูปแบบอื่น การปรับปรุงพัฒนาข้อมูลการเดินทางโดยรถโดยสารสาธารณะให้ประชาชนสามารถเข้าถึงตารางการเดินทาง ความถี่ ระยะเวลาการรอคอย การปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกบริเวณจุดจอด การปรับเปลี่ยนและประชาสัมพันธ์ การปฏิรูประบบเส้นทางรถขนส่งมวลชนในเขตกรุงเทพมหานครและพื้นที่รอยต่อ เป็นต้น

ตารางที่ ๑.๒ - ๑ สรุปแผนงาน/โครงการ/กิจกรรม งบประมาณ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง  
แผนปฏิบัติการด้านการขับเคลื่อนและส่งเสริมการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ  
ในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐

แนวทางการพัฒนา	รวมแผนงาน/โครงการ/กิจกรรม และงบประมาณ แต่ละแนวทางการพัฒนา		หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
	แผนงาน/โครงการ/กิจกรรม	งบประมาณ (ล้านบาท)	
๑. การกำหนดนโยบายและวางแผนพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะและสิ่งอำนวยความสะดวก	๒๒	๙๕.๑๘	สนช. ขบ. ขร. รฟท. รฟม. รฟท. กทม. อปท. (จ.นนทบุรี จ.ปทุมธานี จ.สมุทรปราการ)
๒. การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งสิ่งอำนวยความสะดวก และการใช้ประโยชน์ที่ดิน	๗๑	๖๒๖,๐๑๗.๙๗	สนช. ทล. ทช. ขบ. ขสมก. จท. รฟท. รฟม. SRTA ทอท. ยผ อปท. (จ.สมุทรปราการ จ.นนทบุรี จ.ปทุมธานี จ.นครปฐม). กรมธนารักษ์ ททท. พช.
๓. การพัฒนา/ปรับปรุงกฎระเบียบระบบขนส่งสาธารณะให้ได้มาตรฐานปลอดภัยและเอื้อต่อการเพิ่มสัดส่วนผู้ใช้ระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมือง	๒๓	๓๔๒.๑๖	สปค. ขบ. ขสมก. จท. ขร. กทม.
๔. การประยุกต์ใช้เทคโนโลยีในการจัดทำระบบการขนส่งและจราจรอัจฉริยะ และระบบฐานข้อมูล	๒๓	๒,๐๖๙.๒๖	สนช. ทช. ขบ. ขสมก. จท. ขร. รฟท. รฟม. BTS
๕. การศึกษาและพัฒนาแนวทางการส่งเสริมผู้ประกอบการขนส่งสาธารณะทั้งภาครัฐและเอกชนเพื่อสร้างแรงจูงใจในการให้บริการและเพิ่มผู้ประกอบการ Feeder	๑๐	๙๐.๘๗	สนช. ขบ. ขสมก. จท. ขร. รฟท.
<b>รวมโครงการและงบประมาณ</b>	<b>๑๔๙</b>	<b>๖๒๘,๖๑๕.๕๔</b>	

หมายเหตุ : หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ประกอบด้วย หน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม กรุงเทพมหานครและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นที่รับผิดชอบการบริการขนส่งในพื้นที่ปริมณฑล

๑.๓ กรอบระยะเวลาการติดตามและประเมินผล

การติดตามและประเมินผลการดำเนินงานแผนปฏิบัติการฯ ได้กำหนดกรอบระยะเวลาการติดตามในไตรมาสที่ ๔ ของปีงบประมาณ โดย สนช. จะจัดทำรายงานการติดตามและประเมินผลฯ สรุปประเด็นปัญหาและอุปสรรค พร้อมทั้งนำเสนอแนวทางการแก้ปัญหาเพื่อให้แผนการขับเคลื่อนฯ บรรลุเป้าหมายที่กำหนด เพื่อนำเสนอรายงานดังกล่าวต่อ คค. ตามขั้นตอนต่อไป

## ส่วนที่ ๒ ความสอดคล้องกับแผน ๓ ระดับ ตามนัยมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๔ ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๖๐

### ๒.๑ แผนระดับที่ ๑

#### ๒.๑.๑ ยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐)

จากวิสัยทัศน์ “ประเทศไทยมีความมั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน เป็นประเทศที่พัฒนาแล้ว ด้วยการพัฒนาตามหลักปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง” เพื่อให้ประเทศมีขีดความสามารถในการแข่งขัน มีรายได้สูง อยู่ในกลุ่มประเทศพัฒนาแล้ว คนไทยมีความสุข อยู่ดี กินดี สังคมมีความมั่นคง เสมอภาคและเป็นธรรม โดยยุทธศาสตร์ที่มีความสอดคล้อง คือ

#### ๑) ยุทธศาสตร์ชาติที่ ๒ ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน (หลัก)

##### (๑) เป้าหมาย

- เป้าหมายที่ ๒.๑ : ประเทศไทยเป็นประเทศที่พัฒนาแล้ว เศรษฐกิจเติบโตอย่างมีเสถียรภาพและยั่งยืน
- เป้าหมายที่ ๒.๒ : ประเทศไทยมีขีดความสามารถในการแข่งขันสูงขึ้น

##### (๒) ประเด็นยุทธศาสตร์

**ประเด็นที่ ๔.๔ โครงสร้างพื้นฐาน เชื่อมไทย เชื่อมโลก** โครงสร้างพื้นฐานจะครอบคลุมถึงโครงสร้างพื้นฐานทางกายภาพในด้านโครงข่ายคมนาคม พื้นที่และเมือง รวมถึงเทคโนโลยี เพื่ออำนวยความสะดวกและลดต้นทุนในการเคลื่อนย้ายสินค้า บริการ บุคลากร และเชื่อมโยงประเทศไทยกับประชาคมโลก

ข้อ ๔.๔.๑ เชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมไร้รอยต่อ เชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมระดับภูมิภาคจากเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ไปยังเอเชียใต้อย่างไร้รอยต่อ โดยมีไทยเป็นจุดเชื่อมโยงหลักของการคมนาคมให้เป็นระเบียบเศรษฐกิจแห่งเอเชีย เพื่อเป็นศูนย์กลางการคมนาคม การขนส่ง การกระจายสินค้า การค้า การลงทุน และการท่องเที่ยว สอดรับกับการพัฒนาการเชื่อมโยงกับกลุ่มเศรษฐกิจในระดับภูมิภาค โดยการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมและโครงสร้างพื้นฐานทั้งทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ เพื่อรองรับการขนส่งและโลจิสติกส์ตลอดห่วงโซ่อุปทานของภูมิภาค พร้อมทั้งการวางโครงข่ายเส้นทางคมนาคมเชื่อมโยงสู่เมืองหลักของภูมิภาคอย่างไร้รอยต่อ เพื่อรองรับการเพิ่มจำนวนของเมืองและการขยายเมือง ส่งเสริมระบบขนส่งสมัยใหม่และพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีระบบขนส่งสาธารณะให้เกิดประโยชน์ทางเศรษฐกิจ รวมทั้งการส่งเสริมการใช้เทคโนโลยีสารสนเทศในการเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ให้มีมาตรฐานเดียวกัน และสร้างความร่วมมือในการอำนวยความสะดวกทางการค้าระหว่างกันในกลุ่มภูมิภาคให้ง่ายและสะดวกมากที่สุด

##### (๓) การบรรลุเป้าหมายตามยุทธศาสตร์ชาติ

แผนปฏิบัติการด้านการขับเคลื่อนและส่งเสริมการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐ จะสามารถมีส่วนช่วยให้ส่งผลต่อการบรรลุเป้าหมายของยุทธศาสตร์ชาติ โดยการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน และส่งเสริมเศรษฐกิจให้เติบโตและยั่งยืน ผ่านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่เหมาะสม และจำเป็น ตอบสนองต่อกิจกรรมทางเศรษฐกิจและการเดินทางของประชาชน รวมถึงการรองรับนักท่องเที่ยวจากต่างประเทศให้สามารถเข้าถึงโครงข่ายระบบขนส่งสาธารณะที่สะดวกรวดเร็วและปลอดภัย จัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกสนับสนุนระบบขนส่งสาธารณะและการเชื่อมต่ออย่างมีมาตรฐาน คนทุกกลุ่มสามารถเข้าถึงได้ (Transport for All) ตลอดจนเป็นเครื่องมือในการส่งเสริม ผลักดันเหนี่ยวนำการสร้างโอกาสให้ประเทศไทย (กรุงเทพมหานครและปริมณฑล) เป็นศูนย์กลางจุดเชื่อมต่อ (Hub) เพื่อเปลี่ยนถ่ายการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะทุกรูปแบบในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

อย่างมีประสิทธิภาพ และมีค่าใช้จ่ายต้นทุนการเดินทางที่สามารถแข่งขันได้กับเมืองหลัก (มหานคร) อื่น ๆ ในภูมิภาคอาเซียน ยกเว้นขีดความสามารถในการแข่งขันทางเศรษฐกิจของประเทศในเชิงภาพรวม สะท้อนถึงแนวคิดการยกระดับคุณภาพชีวิตเมือง (Livable City) ที่มุ่งเน้นการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนหลักรองรับการเจริญเติบโตของเมืองอย่างเป็นระบบ สอดคล้องกับการใช้ประโยชน์ที่ดินอย่างคุ้มค่า

## ๒) ยุทธศาสตร์ชาติที่ ๕ ด้านการสร้างการเติบโตบนคุณภาพชีวิตที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (รอง)

### (๑) เป้าหมาย

เป้าหมายที่ ๒.๓ : ใช้ประโยชน์และสร้างการเติบโตบนฐานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมให้สมดุลภายในขีดความสามารถของระบบนิเวศ

### (๒) ประเด็นยุทธศาสตร์

#### ประเด็นที่ ๔.๓ สร้างการเติบโตอย่างยั่งยืนบนสังคมที่เป็นมิตรต่อสภาพภูมิอากาศ

มุ่งเน้นลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกและสร้างสังคมคาร์บอนต่ำ ปรับปรุงการบริหารจัดการภัยพิบัติทั้งระบบ และการสร้างขีดความสามารถของประชาชนในการรับมือและปรับตัวเพื่อลดความสูญเสียและเสียหายจากภัยธรรมชาติและผลกระทบที่เกี่ยวข้องกับการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ พร้อมทั้งสนับสนุนการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานที่เป็นมิตรต่อสภาพภูมิอากาศ

ข้อ ๔.๓.๑ ลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก โดยพัฒนารูปแบบและแนวทางการจัดการเมืองเพื่อมุ่งสู่เมืองคาร์บอนต่ำและพื้นที่สีเขียวในทุกรูปแบบ

### (๓) การบรรลุเป้าหมายตามยุทธศาสตร์ชาติ

แผนปฏิบัติการฯ ได้กำหนดเป้าหมาย นโยบาย แนวทางการพัฒนา และตัวชี้วัดต่าง ๆ เพื่อให้การเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองเพิ่มขึ้น โดยมีแนวทางการพัฒนาทั้งด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งสาธารณะและสิ่งอำนวยความสะดวก (ที่มุ่งเน้นการลดการเดินทางหรือหลีกเลี่ยงการใช้รถยนต์ส่วนบุคคล พัฒนาปรับปรุงระบบขนส่งสาธารณะและสิ่งอำนวยความสะดวกให้มีคุณภาพและมาตรฐานความปลอดภัย ปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการเดินทาง จากการใช้ยานพาหนะส่วนบุคคลไปเป็นระบบการขนส่งสาธารณะประเภทต่าง ๆ ที่มีประสิทธิภาพ ลดปัญหามลพิษและการปล่อยก๊าซเรือนกระจกที่เกิดขึ้นจากภาคการขนส่งในอนาคต สอดคล้องกับแนวโน้มการพัฒนาระบบขนส่งของโลกที่มุ่งเน้นการใช้พลังงานในภาคการขนส่งเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม โดยเฉพาะนโยบายรัฐบาลและกระทรวงคมนาคมมุ่งเน้นการพัฒนาโครงข่ายระบบรถไฟฟ้า โดยปัจจุบันระบบรถไฟฟ้าเปิดให้บริการระยะทางประมาณ ๒๗๗ กิโลเมตร และจะพัฒนาเพิ่มขึ้นตามแผนในอนาคตให้ครอบคลุมพื้นที่กรุงเทพมหานคร ระยะทางรวม ๕๕๔.๐๐ กิโลเมตร รวมทั้งการจัดการโดยสาธารณะประจำทางที่ใช้พลังงานไฟฟ้า (EV) มาทดแทนรถโดยสารสาธารณะประจำทางที่ใช้พลังงานน้ำมัน

## ๒.๒ แผนระดับที่ ๒ ที่เกี่ยวข้อง

### ๒.๒.๑ แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๘๐) (ฉบับแก้ไขเพิ่มเติม)

การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศภายใต้แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๘๐) (ฉบับแก้ไขเพิ่มเติม) จะเป็นปัจจัยสนับสนุนที่สำคัญต่อการสร้างความสามารถในการแข่งขัน การเพิ่มศักยภาพการขยายตัวทางด้านเศรษฐกิจและการเตรียมความพร้อมทางด้านเศรษฐกิจและสังคมให้มีความเข้มแข็งและเอื้ออำนวยต่อการบรรลุวัตถุประสงค์การพัฒนาในทุก ๆ ด้านของประเทศ โดยมุ่งเน้นการขยายขีดความสามารถ พัฒนาคุณภาพและประสิทธิภาพของโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล เพื่อยกระดับผลิตภาพของภาคการผลิตและบริการ ลดต้นทุนการผลิตและบริการที่แข่งขันได้

ในระดับสากล สนับสนุนให้เกิดความเชื่อมโยงกับอนุภูมิภาค และภูมิภาคอย่างเป็นระบบ รวมถึงพัฒนาระบบการบริหารจัดการให้สามารถรองรับการเกิดภัยพิบัติทางธรรมชาติ และปรับตัวได้ทันกับแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงทางเทคโนโลยีในอนาคต รวมทั้งรูปแบบการเคลื่อนย้ายทุนและแรงงาน การค้า ตลอดจนมาตรการกีดกันทางการค้าใหม่ ๆ ให้สอดคล้องกับมาตรฐานสากล เพื่อยกระดับประเทศไทยให้เป็นประเทศที่มีรายได้สูงที่มีความสามารถในการแข่งขัน โดยแผนปฏิบัติการฯ มีความสอดคล้องกับแผนระดับที่ ๒ แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ ดังนี้

### (๑) ประเด็นที่ ๗ โครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล

#### (๑.๑) เป้าหมายระดับประเด็นของแผนแม่บทฯ

- เป้าหมายความสามารถในการแข่งขันด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศดีขึ้น
  - ในปี ๒๕๗๐ อยู่ไม่เกินในอันดับที่ ๓๘
  - ในปี ๒๕๗๕ อยู่ไม่เกินในอันดับที่ ๓๑
  - ในปี ๒๕๘๐ อยู่ไม่เกินในอันดับที่ ๒๕

- การบรรลุเป้าหมายตามแผนแม่บทฯ

การจัดอันดับขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ โดย สถาบันการจัดการนานาชาติ ( International Institute for Management Development : IMD) แบ่งการจัดกลุ่มเกณฑ์ชี้วัดแบ่งออกเป็น ๔ กลุ่ม คือ (๑) เศรษฐกิจ (Economic Performance) (๒) ประสิทธิภาพ ของภาครัฐ (Government Efficiency) (๓) ประสิทธิภาพของภาคเอกชน (Business Efficiency) และ (๔) โครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure) โดยในปี พ.ศ. ๒๕๖๕ ประเทศไทยมีอันดับความสามารถในการแข่งขันด้านโครงสร้างพื้นฐานลดลงจากปี พ.ศ. ๒๕๖๔ จากอันดับที่ ๔๓ เป็นอันดับที่ ๔๔

การดำเนินการตามแผนปฏิบัติการฯ ด้วยแนวทางการดำเนินการและมาตรการต่าง ๆ เช่น การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่ง สิ่งอำนวยความสะดวก และการใช้ประโยชน์ที่ดิน เพื่อส่งเสริมให้มีโครงข่ายระบบขนส่งสาธารณะที่มีความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย ตลอดจนมีความทันสมัยโดยการนำเทคโนโลยีมาประยุกต์ใช้กับระบบการขนส่งและจราจรอัจฉริยะ รวมทั้งปรับปรุงประสิทธิภาพการบริหารจัดการเพื่อรองรับผู้โดยสารภายในสถานี ซึ่งแนวทางการพัฒนาดังกล่าวจะช่วยสนับสนุนให้เกิดการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการเดินทางจากรถยนต์ส่วนบุคคลมาใช้ระบบขนส่งสาธารณะเพิ่มขึ้น ทำให้การใช้พลังงานของประเทศมีประสิทธิภาพมากขึ้น มีส่วนช่วยยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนรวมถึงการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ

#### (๑.๒) แผนย่อยโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

- แนวทางการพัฒนา

ระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมือง พัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล รวมทั้งเมืองหลักในภูมิภาคและพื้นที่พิเศษ พัฒนาลำโพงอำนวยความสะดวกภายในสถานี เพื่อรองรับการเดินทางของคนทุกกลุ่ม และยกระดับการพัฒนาสถานีให้เป็นศูนย์กลางการเดินทางของพื้นที่ภายใต้แนวคิดการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีขนส่งมวลชน รวมทั้งส่งเสริมให้เกิดการใช้โครงสร้างอัตราค่าโดยสารร่วม และบัตรโดยสารร่วมในระบบขนส่งสาธารณะ เพื่อสนับสนุนให้เกิดการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการเดินทางจากรถส่วนบุคคลมาใช้ระบบขนส่งสาธารณะเพิ่มขึ้น

- เป้าหมายของแผนย่อย

เป้าหมายที่ ๐๗๐๑๐๔ การเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองเพิ่มขึ้น

ตารางที่ ๒.๒.๑ - ๑ เป้าหมายและตัวชี้วัดการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมือง  
พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐

เป้าหมาย แผนแม่บทย่อย	ตัวชี้วัด	ปีงบประมาณ พ.ศ.			
		๒๕๖๑ - ๒๕๖๕	๒๕๖๖ - ๒๕๗๐	๒๕๗๑ - ๒๕๗๕	๒๕๗๖ - ๒๕๘๐
การเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองเพิ่มขึ้น	สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมด (เฉลี่ยร้อยละ)	กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๓๐	กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๔๐	กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๕๐	กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๖๐

● การบรรลุเป้าหมายตามแผนย่อยของแผนแม่บทฯ

การดำเนินการตามแผนปฏิบัติการฯ เพื่อให้สามารถบรรลุเป้าหมายจำเป็นต้องมีการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกภายในสถานีให้เป็นไปตามมาตรฐานระดับสากล เพื่อรองรับความต้องการการเดินทางของคนทุกกลุ่ม และเพื่อยกระดับการพัฒนาสถานีให้เป็นศูนย์กลางการเดินทางของพื้นที่ภายใต้แนวคิดการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีขนส่งมวลชน (TOD) รวมถึงสนับสนุนการกระจายความเจริญและการสร้างศูนย์เศรษฐกิจใหม่พร้อมทั้งพัฒนาการเชื่อมโยงระบบการคมนาคมเพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน รวมถึงการพัฒนาและบูรณาการระบบฐานข้อมูลการเดินทางและขนส่งทุกรูปแบบ ส่งผลให้สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมือง (กรุงเทพมหานครและปริมณฑล) เพิ่มขึ้น

๒.๒.๒ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๓ พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐

การกำหนดทิศทางการพัฒนาประเทศในระยะของแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ ๑๓ มีวัตถุประสงค์เพื่อพลิกโฉมประเทศไทยสู่ “สังคมก้าวหน้า เศรษฐกิจสร้างมูลค่าอย่างยั่งยืน” หมายถึงการสร้างการเปลี่ยนแปลงที่ครอบคลุมตั้งแต่ระดับโครงสร้าง นโยบาย และกลไก เพื่อมุ่งเสริมสร้างสังคมที่ก้าวหน้า ผลิตของโลก และเกื้อหนุนให้คนไทยมีโอกาสที่จะพัฒนาตนเองได้อย่างเต็มศักยภาพ พร้อมกับการยกระดับกิจกรรมการผลิตและการให้บริการให้สามารถสร้างมูลค่าเพิ่มที่สูงขึ้นโดยอยู่บนพื้นฐานของความยั่งยืนทางสิ่งแวดล้อม โดยมีเป้าหมายการพัฒนาที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

(๑) เป้าหมายการพัฒนาของแผนพัฒนาที่เกี่ยวข้อง

(๑.๑) เป้าหมายหลัก คือ เป้าหมายการพัฒนาที่ ๔ การเปลี่ยนผ่านการผลิตและบริการไปสู่ความยั่งยืน มุ่งลดการก่อกมลพิษ ควบคู่ไปกับการผลักดันให้เกิดการใช้ทรัพยากรธรรมชาติอย่างมีประสิทธิภาพและสอดคล้องกับขีดความสามารถในการรองรับของระบบนิเวศ ตลอดจนลดปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกเพื่อให้ประเทศไทยบรรลุเป้าหมายความเป็นกลางทางคาร์บอนภายในปี ๒๕๙๓ และบรรลุเป้าหมายการปล่อยก๊าซเรือนกระจกสุทธิเป็นศูนย์ภายในปี ๒๖๐๘

(๑.๒) เป้าหมายรอง คือ เป้าหมายการพัฒนาที่ ๓ การมุ่งสู่สังคมแห่งโอกาสและความเป็นธรรม การมุ่งสู่สังคมแห่งโอกาสและความเป็นธรรม โดยลดความเหลื่อมล้ำ ทั้งในเชิงรายได้ ความมั่งคั่ง และโอกาสในการแข่งขันของภาคธุรกิจ สนับสนุนช่วยเหลือกลุ่มเปราะบางและผู้ด้อยโอกาสให้มีโอกาสในการเลื่อนขั้นทางเศรษฐกิจและสังคม รวมถึงจัดให้มีบริการสาธารณะที่มีคุณภาพอย่างทั่วถึงและเท่าเทียมในทุกพื้นที่

(๒) หมายเหตุการพัฒนา

(๒.๑) หมายเหตุที่ ๘ ไทยมีพื้นที่และเมืองอัจฉริยะที่น่าอยู่ ปลอดภัย และเติบโตอย่างยั่งยืน

- เป้าหมายที่ ๓ การพัฒนาเมืองให้มีความน่าอยู่ อย่างยั่งยืน มีความพร้อมในการรับมือและปรับตัวต่อการเปลี่ยนแปลงทุกรูปแบบ เพื่อให้ประชาชนทุกกลุ่มมีคุณภาพชีวิตที่ดีอย่างทั่วถึง

- กลยุทธ์ที่ ๓ การสร้างความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐาน โลจิสติกส์ และดิจิทัลรองรับพื้นที่เศรษฐกิจหลักและเมือง กลยุทธ์ย่อยที่ ๓.๑ พัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และระบบดิจิทัลอย่างต่อเนื่องเพียงพอ และได้มาตรฐาน เพื่อให้ครอบคลุมพื้นที่และเมือง สามารถรองรับการขยายตัวของกิจกรรมทางเศรษฐกิจและความต้องการของประชาชน โดยพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ เพื่อเชื่อมโยงการเดินทางและการขนส่งสินค้าและวัตถุดิบให้มีความปลอดภัย สะดวก และมีประสิทธิภาพพัฒนาระบบโทรคมนาคมพื้นฐาน ที่ทันสมัย ทั่วถึง และได้คุณภาพ พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยีและนวัตกรรม เพื่อสนับสนุนการวิจัยและพัฒนาต่อยอดขยายผลในเชิงพาณิชย์รวมทั้งส่งเสริมการใช้เทคโนโลยีดิจิทัลในการสร้างมูลค่าเพิ่มทางธุรกิจ และส่งเสริมการพัฒนาผู้ประกอบการให้ปรับเปลี่ยนรูปแบบการทำธุรกิจให้เป็นระบบดิจิทัล ตลอดจนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกของเมืองเพื่อเตรียมความพร้อมรองรับการท่องเที่ยวและบริการที่เกี่ยวข้อง

**แนวทางการดำเนินการตามแผนปฏิบัติการฯ**

แผนปฏิบัติการฯ มีแนวทางการพัฒนาที่สอดคล้อง ได้แก่ แนวทางการพัฒนาที่ ๒ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่ง สิ่งอำนวยความสะดวก และการใช้ประโยชน์ที่ดิน โดยการปรับปรุงการพัฒนาหรือปรับปรุงประสิทธิภาพของระบบขนส่งสาธารณะ รวมไปถึงการปรับปรุงการให้บริการบริการรูปแบบต่าง ๆ และโครงข่ายเส้นทางให้บริการของระบบขนส่งสาธารณะให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น เช่น การศึกษา พัฒนา และปรับปรุงประสิทธิภาพอุโมงค์ให้ทันสมัย มีประสิทธิภาพ และเป็นมิตรกับชุมชน การพัฒนาและปรับปรุงอาคารสถานที่ทำการและระบบสาธารณูปโภค เพื่อคุณภาพชีวิตที่ดี และแนวทางการพัฒนาที่ ๔ การประยุกต์ใช้เทคโนโลยีในการจัดทำระบบขนส่งและจราจรอัจฉริยะและระบบฐานข้อมูล ผ่านการประยุกต์ใช้ระบบข้อมูลสารสนเทศและเทคโนโลยีการสื่อสารที่บูรณาการเพื่อการพัฒนาของระบบขนส่งสาธารณะให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น เช่น การศึกษาเพื่อพัฒนาศูนย์ข้อมูลคมนาคมของประเทศไทย (Transport Data Center) กรุงเทพมหานคร และการศึกษาวิเคราะห์ปัจจัยและแนวโน้มด้านเทคโนโลยีสำหรับนำมาประยุกต์ใช้เพื่อการบริหารจัดการประเมินผลการพัฒนา จัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกด้านคมนาคมขนส่งสำหรับคนทุกคน

(๒.๒) หมายเหตุที่ ๑๐ ไทยมีเศรษฐกิจหมุนเวียนและสังคมคาร์บอนต่ำ

- เป้าหมายที่ ๓ การสร้างสังคมคาร์บอนต่ำและยั่งยืน
- กลยุทธ์ที่ ๕ การปรับพฤติกรรมทางเศรษฐกิจและการดำรงชีพเข้าสู่วิถีชีวิตใหม่อย่างยั่งยืน กลยุทธ์ย่อยที่ ๕.๕ ส่งเสริมการเดินทางที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ส่งเสริมการเดินทางด้วยระบบขนส่งมวลชน และพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งสาธารณะที่ปล่อยคาร์บอนต่ำ เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมให้ครอบคลุมทั่วทั้งประเทศ และส่งเสริมการผลิตและการใช้ยานพาหนะที่ใช้พลังงานสะอาดและประหยัดพลังงาน

**แนวทางการดำเนินการตามแผนปฏิบัติการฯ**

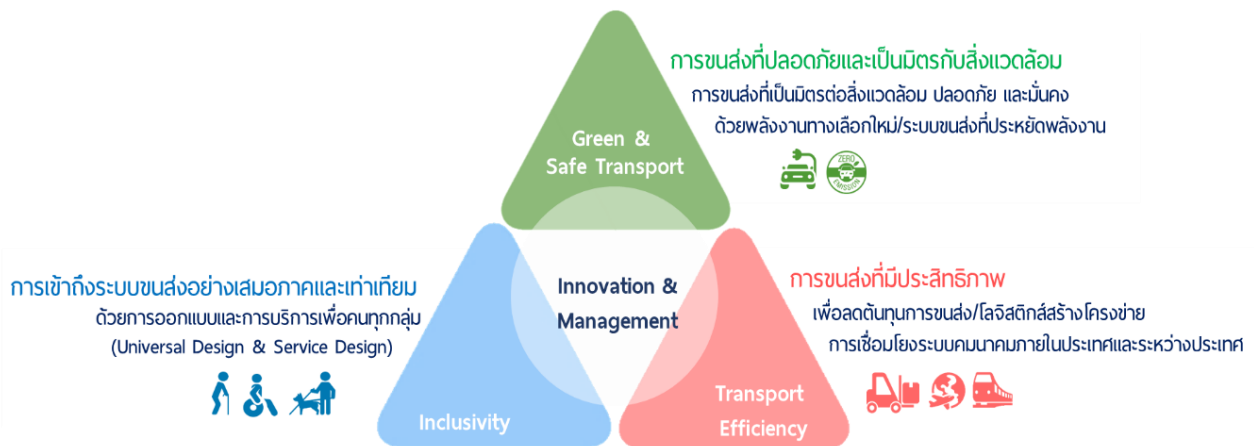
แผนปฏิบัติการฯ มีมาตรการที่จะช่วยส่งเสริมการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ และพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งสาธารณะที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม โดยมาตรการที่ ๑ มาตรการหลักเลี่ยงหรือลดการเดินทางด้วยรถส่วนตัว มุ่งเน้นการส่งเสริมการเดินทางที่ไม่ใช้รถยนต์ การพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชน มาตรการที่ ๒ มาตรการปรับปรุงระบบขนส่งสาธารณะ โดยการปรับปรุงประสิทธิภาพของระบบขนส่งสาธารณะที่มีอยู่เดิม รวมไปถึงการปรับปรุงการให้บริการรูปแบบต่าง ๆ และโครงข่ายเส้นทาง

การให้บริการของระบบขนส่งสาธารณะให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น และมาตรการที่ ๓ มาตรการปรับเปลี่ยนรูปแบบการเดินทาง ให้ความสำคัญกับการปรับเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางจากเดิมจากการใช้ยานพาหนะส่วนบุคคลไปเป็นระบบการขนส่งสาธารณะประเภทต่าง ๆ เช่น รถโดยสารประจำทาง รถไฟ และรถไฟฟ้า เป็นต้น

### ๒.๓ แผนระดับที่ ๓ ที่เกี่ยวข้อง

#### ๒.๓.๑ ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐)

การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทยในอนาคตมุ่งเน้นการพัฒนาเพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลงวิถีชีวิต พฤติกรรมการเดินทางของผู้คนและรูปแบบในการทำธุรกิจ และความต้องการในการเดินทางที่เป็นผลกระทบจากกระแสโลกาภิวัตน์ การกระจายความเจริญไปสู่ภูมิภาคมากขึ้น และบริบทการเปลี่ยนแปลงที่ส่งผลต่อการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง สามารถตอบสนองผู้ใช้บริการ มีความทันสมัย และรองรับการเจริญเติบโตในอนาคต ตลอดจนยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน ดังนั้น ในการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งจึงต้องคำนึงถึงประเด็นสำคัญที่เกี่ยวข้อง ๓ ด้าน ได้แก่ การขนส่งที่มีประสิทธิภาพ ปลอดภัยและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม และเป็นระบบที่ทุกคนเข้าถึงได้อย่างเสมอภาคและเท่าเทียม โดยมีการบริหารจัดการและนวัตกรรมที่มีประสิทธิภาพ (Innovation & Management) เข้ามาเป็นกลไกในการขับเคลื่อนการพัฒนาสู่ผลสำเร็จในทางปฏิบัติ ดังรูปที่ ๒.๓.๑ - ๑



รูปที่ ๒.๓.๑ - ๑ แนวทางการพัฒนายุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ ๒๐ ปี

พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐

#### ๑) การขนส่งที่ปลอดภัยและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Green and Safe Transport)

ส่งเสริมการคมนาคมขนส่งที่ปลอดภัยในทุกรูปแบบการขนส่ง โดยมุ่งเน้นการจัดให้มีโครงสร้างพื้นฐานที่ปลอดภัยได้มาตรฐาน การบังคับใช้กฎหมายจราจรและขนส่ง เช่น การกำกับดูแลผู้ประกอบการขนส่งในทุกรูปแบบให้เป็นไปตามกฎและระเบียบที่กำหนด การปลูกฝังวินัยจราจรโดยเฉพาะการใช้รถใช้ถนนซึ่งมีอัตราการเกิดอุบัติเหตุทางถนนสูง การบริหารจัดการโดยนำเทคโนโลยีสมัยใหม่มาใช้ในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและการบริหารจัดการคมนาคมขนส่งให้มีประสิทธิภาพ รวมทั้งส่งเสริมการคมนาคมขนส่งที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม สนับสนุนการคมนาคมขนส่งที่ไม่ใช้เครื่องยนต์ เช่น การใช้จักรยานการเดินทาง เป็นต้น การพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะหรือขนส่งมวลชนในเมืองหลักภูมิภาคเพื่อเป็นทางเลือกสำหรับประชาชนในการเดินทาง โดยเฉพาะการขนส่งทางน้ำและทางราง ซึ่งเป็นรูปแบบการขนส่งที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมและพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งทางถนน

## ๒) การขนส่งที่มีประสิทธิภาพ (Transport Efficiency)

เพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งและโลจิสติกส์โดยพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมขนส่งให้เชื่อมโยงฐานการผลิตแหล่งเกษตรกรรมและอุตสาหกรรม ประตูการค้าและสถานที่ท่องเที่ยวที่สำคัญ เชื่อมต่อระหว่างรูปแบบการขนส่งต่าง ๆ และเชื่อมโยงระหว่างเมืองหลักในภูมิภาค มีการบริหารจัดการที่มีประสิทธิภาพ การใช้ระบบขนส่งอัจฉริยะ (Intelligent Transport Systems : ITS) และเทคโนโลยีในการยกระดับการให้บริการขนส่งและบริหารจัดการระบบคมนาคมขนส่งให้มีประสิทธิภาพสูงสุด

## ๓) ระบบคมนาคมขนส่งที่เข้าถึงได้อย่างเสมอภาคและเท่าเทียม (Inclusivity)

การยกระดับการขนส่งให้สามารถรองรับผู้ใช้งานได้ทุกกลุ่ม (Universal Design/Transport for All) ทั้งกลุ่มผู้สูงอายุ ผู้พิการ และเด็ก เพื่อให้ประชาชนทุกกลุ่มสามารถเข้าถึงบริการขนส่งได้อย่างสะดวก (Accessibility) มีค่าโดยสารที่เหมาะสม (Affordability) และมีประสิทธิภาพ เป็นต้น โดยเริ่มตั้งแต่การออกแบบและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและการให้บริการ ซึ่งมีส่วนสำคัญในการพัฒนาสังคมไทย เปิดโอกาสการเดินทางให้กับประชาชนทุกกลุ่มสามารถเข้าร่วมกิจกรรมทางเศรษฐกิจและสังคม โดยใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะ และระบบขนส่งมวลชนได้อย่างครอบคลุมทั่วถึงและเท่าเทียม ซึ่งต้องมีการพัฒนาทั้งด้านโครงสร้างพื้นฐาน และการบริหารจัดการ รวมทั้งการพิจารณามาตรการสนับสนุนค่าโดยสาร (Subsidy) ให้กับนักเรียน นักศึกษา ผู้สูงอายุ คนพิการ และผู้มีรายได้น้อยหรือผู้ด้อยโอกาสทางสังคม เป็นต้น

ทั้งนี้ แนวคิดในการพัฒนาทั้ง ๓ ประเด็นดังกล่าวข้างต้นจะต้องส่งเสริมและพัฒนาบุคลากร เทคโนโลยีการวิจัยและพัฒนา (Research and Development) ในการนำเครื่องมือด้านนวัตกรรม (Innovation) และการบริหารจัดการ (Management) ที่มีประสิทธิภาพ มาใช้เป็นเครื่องมือสำคัญ ในกระบวนการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งและการขับเคลื่อนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในทุกขั้นตอนเริ่มตั้งแต่ การศึกษาวิเคราะห์โครงการ การออกแบบ การก่อสร้าง การใช้งานโครงสร้างพื้นฐาน และการติดตามประเมินผล รวมทั้งการมีระบบบริหารจัดการที่ดีในการลงทุนโครงการต่างๆ ซึ่งจะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการคมนาคมขนส่งในอนาคต

### ๒.๓.๒ แผนปฏิบัติการด้านคมนาคม พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐

แผนปฏิบัติการด้านคมนาคม พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐ จัดทำขึ้นเพื่อใช้เป็นกรอบทิศทางการดำเนินงานของหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคมให้มีการปฏิบัติงานที่สอดคล้องเชื่อมโยงกันอย่างต่อเนื่องและเป็นระบบกับทุกภาคส่วน รวมถึงกำหนดทิศทางการปรับปรุงและพัฒนาระบบบริหารจัดการและระบบงานของกระทรวงให้ตอบสนองต่อวิสัยทัศน์ พันธกิจ และยุทธศาสตร์ขององค์กร เพื่อให้บรรลุเป้าหมาย ตามกรอบแนวทางการจัดทำแผนระดับ ๓ และเป็นไปตามเกณฑ์คุณภาพการบริหารจัดการภาครัฐ ๔.๐ โดยมีรายละเอียดของแผนปฏิบัติการด้านคมนาคม พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐ ดังนี้

**วิสัยทัศน์** “พัฒนาโครงข่ายและบริการระบบขนส่ง เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิต เสริมสร้างระบบเศรษฐกิจ และเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม”

#### พันธกิจของกระทรวงคมนาคม

๑) บริหารนโยบาย ขับเคลื่อนและบูรณาการแผนที่สุดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ และเป้าหมายการพัฒนาประเทศ

๒) ปรับปรุงและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบขนส่งให้เกิดประโยชน์สูงสุดและมีประสิทธิภาพ รวมทั้งสนับสนุนการพัฒนาอุตสาหกรรม เกษตรกรรม การท่องเที่ยว และแก้ไขปัญหาจราจร

- ๓) ยกกระดับและเพิ่มขีดความสามารถของระบบราง และพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานคมนาคม สิ่งอำนวยความสะดวกและปัจจัยสนับสนุนที่ส่งเสริมการขนส่งทางรางและการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ
- ๔) กำกับ ดูแลอย่างมีธรรมาภิบาล สร้างความปลอดภัย รวมทั้ง ปรับปรุงพัฒนาระบบกฎหมาย และมาตรฐานให้ทันต่อการเปลี่ยนแปลง และเป็นไปตามหลักสากล
- ๕) ปรับปรุงและพัฒนาระบบให้บริการที่ทันสมัย มีคุณภาพ มีประสิทธิภาพ ลดอุปสรรค และอำนวยความสะดวกแก่ประชาชน
- ๖) ส่งเสริม และสนับสนุนระบบขนส่งที่ยั่งยืน เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม และรองรับทุกคน ตามแนวคิดเศรษฐกิจชีวภาพ เศรษฐกิจหมุนเวียน และเศรษฐกิจสีเขียว
- ๗) บริหารและพัฒนาองค์กร ให้มีสมรรถนะสูง ยืดหยุ่น คล่องตัวมีธรรมาภิบาล และสอดคล้อง กับบริบทที่เปลี่ยนแปลง

#### ค่านิยมของกระทรวงคมนาคม “I – SMART”

- I : Inclusive – ระบบขนส่งที่เข้าถึงคนทุกคน
- S : Safe, Security and Sustainable – ความปลอดภัย มั่นคง และยั่งยืน
- M : Multimodal Transport – การคมนาคมขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ
- A : Approachable – สะดวก
- R : Reasonable Price – ราคาสมเหตุสมผล
- T : Timely and Technology – ตรงเวลาและประยุกต์ใช้เทคโนโลยี

ยุทธศาสตร์ของแผนปฏิบัติการฯ พ.ศ. ๒๕๖๖ – ๒๕๗๐ ประกอบด้วย ๔ ยุทธศาสตร์ ดังนี้

- ๑) ยุทธศาสตร์ที่ ๑ ยกกระดับคุณภาพการให้บริการด้านการคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์
- ๒) ยุทธศาสตร์ที่ ๒ พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งเพื่อสนับสนุนการพัฒนาประเทศ
- ๓) ยุทธศาสตร์ที่ ๓ ปรับปรุงมาตรฐานความปลอดภัยและสนับสนุนการเดินทางที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

๔) ยุทธศาสตร์ที่ ๔ พัฒนาการองค์กรและระบบงานให้ทันสมัยมีประสิทธิภาพและโปร่งใส

ทั้งนี้ แนวทางการดำเนินการของแผนปฏิบัติการฯ มีความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ที่ ๑ ยกกระดับคุณภาพการให้บริการด้านการคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ ของแผนปฏิบัติการด้านคมนาคม พ.ศ. ๒๕๖๖ – ๒๕๗๐ โดยมีเป้าประสงค์เพื่อ ๑.๑) ยกกระดับคุณภาพการบริการและเพิ่มการใช้ประโยชน์ โครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งทางถนนให้มีประสิทธิภาพ ๑.๒) ยกกระดับคุณภาพ การให้บริการและเพิ่มขีดความสามารถของระบบคมนาคมขนส่งทางรางเพื่อเป็นรูปแบบการขนส่งหลัก ของประเทศในอนาคต ๑.๓) ยกกระดับการคมนาคมขนส่งทางน้ำและพาณิชย์นาวีเพื่อเพิ่มศักยภาพ และลดต้นทุนการขนส่งของประเทศ ๑.๔) สร้างความเข้มแข็งให้กับภาคการให้บริการขนส่งทางอากาศให้สามารถ แข่งขันได้ในระดับสากล ๑.๕) ยกกระดับคุณภาพการให้บริการระบบขนส่งสาธารณะและการขนส่งต่อเนื่อง หลายรูปแบบเพื่อสนับสนุนการขนส่งที่ไร้รอยต่อ และ ๑.๖) เตรียมพร้อมรองรับเทคโนโลยีและการเปลี่ยนแปลง ของยานพาหนะการขนส่ง และการเดินทางในรูปแบบใหม่ ซึ่งเป้าประสงค์ที่ ๑.๕ ได้กำหนดตัวชี้วัดที่เกี่ยวข้องกับ แผนปฏิบัติการ คือ ตัวชี้วัดที่ ๑.๕.๑ สัดส่วนการใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ดังตารางที่ ๒.๓.๒ – ๑

ตารางที่ ๒.๓.๒ - ๑ เป้าหมายสัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อ  
การเดินทางในเมืองทั้งหมดในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย ปี พ.ศ.					หน่วยงานหลัก	หน่วยงานสนับสนุน
	๒๕๖๖	๒๕๖๗	๒๕๖๘	๒๕๖๙	๒๕๗๐		
สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมดในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (ร้อยละ)	๑๔.๔๔	๒๐.๐๐	๒๕.๐๐	๓๐.๐๐	๔๐.๐๐	สนช.	ขบ. จท. รฟท. รฟม. รฟฟท. ขสมก. กทม.

หมายเหตุ : ผลการดำเนินงานปัจจุบัน ปี ๒๕๖๔ ร้อยละ ๘.๒๗

๒.๓.๓ แผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พื้นที่ต่อเนื่อง)  
ระยะที่ ๒ (M-MAP 2)

กระทรวงคมนาคม ได้ประสานความร่วมมือกับประเทศญี่ปุ่น ผ่านองค์การความร่วมมือระหว่างประเทศของญี่ปุ่น หรือ JICA (Japan International Cooperation Agency) ร่วมกันศึกษาเพื่อจัดทำแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะที่ ๒ (M-MAP 2) โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อกำหนดแนวทางการพัฒนาโครงการระบบขนส่งมวลชนทางรางอย่างเป็นระบบสอดคล้องกับสภาพการณ์ปัจจุบัน และให้เกิดประโยชน์สูงสุด คุ่มค่าในการลงทุนสำหรับแนวเส้นทางใหม่ซึ่งทิศทางการพัฒนาแผนแม่บทฯ M-MAP 2 เพื่อบรรเทาการจราจรติดขัดในพื้นที่ศูนย์กลางเมืองกรุงเทพมหานคร ส่งเสริมและพัฒนาโครงข่ายรถไฟฟ้าในภาพรวมเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลเพิ่มประสิทธิภาพการเข้าถึงสถานี ส่งเสริมให้ประชาชนเปลี่ยนมาใช้ระบบขนส่งสาธารณะ และเพิ่มการเข้าถึงสนามบิน (Global Gateways)

ปัจจุบันกรมการขนส่งทางราง (ขร.) อยู่ระหว่างศึกษาโครงการศึกษาเพื่อพัฒนาแบบจำลองการคาดการณ์ความต้องการเดินทางด้วยระบบรางและการพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะที่ ๒ (โครงการ M-Map 2) เป็นการจัดทำแบบจำลองการคาดการณ์ความต้องการเดินทางด้วยระบบราง หรือ Railway Demand Forecast Model แล้วเสร็จ เพื่อเป็นเครื่องมือในการวิเคราะห์แนวเส้นทางและความต้องการในการเดินทาง ซึ่งนำมาสู่ช่วงของการพัฒนาแผนแม่บทรถไฟฟ้าในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล ฉบับใหม่ หรือ M-Map 2 โดยได้ดำเนินการศึกษาแนวเส้นทางโครงข่ายรถไฟฟ้า ทั้งจากการทบทวนแผน M-Map เดิม แผน M-Map 2 Blueprint ซึ่งทางองค์การความร่วมมือระหว่างประเทศแห่งญี่ปุ่น (JICA) เคยศึกษาไว้ร่วมกับข้อเสนอแนะจากหน่วยงานและประชาชนในเขตจังหวัดปริมณฑลที่ไปรับฟังความคิดเห็นมา และที่ปรึกษานำเสนอเพิ่มเติมเพื่อตอบเจตนโยบายการพัฒนา ทำให้ได้แนวเส้นทางระบบรางที่เป็นไปได้ทั้งหมด (Project Long List) โดยนำมาคัดกรองทั้งด้านกายภาพและจำนวนผู้โดยสาร เพื่อให้ได้แนวเส้นทางระบบรางที่เลือก (Project Short List) นำมาจัดลำดับความสำคัญและทำแผนการพัฒนาต่อไป โดยผลการศึกษาในเบื้องต้นสามารถสรุปแผนการพัฒนา M-Map 2 ดังรูปที่ ๒.๓.๓ - ๑ รายละเอียดดังนี้

๑) แนวเส้นทางระบบรางที่เป็นไปได้ทั้งหมด (Project Long List) มีทั้งสิ้น ๓๓ เส้นทาง แบ่งออกเป็น ๓ กลุ่ม ประกอบด้วย

- ๑.๑) เส้นทาง M-Map 1 ที่ยังไม่ดำเนินการมีจำนวน ๘ เส้นทาง
- ๑.๒) เส้นทางใหม่มีจำนวน ๑๔ เส้นทาง

- ๑.๓) เสนอต่อขยายมีจำนวน ๑๑ เส้นทาง
- ๒) การจัดลำดับความสำคัญแผนการพัฒนา M-Map 2 สามารถแบ่งเป็น ๔ กลุ่ม ประกอบด้วย
  - ๒.๑) A1 เส้นทางที่มีความจำเป็น / มีความพร้อม (สามารถดำเนินการได้ทันที) จำนวน ๔ เส้นทาง
  - ๒.๒) A2 เส้นทางที่มีความจำเป็น / แต่ต้องเตรียมความพร้อมก่อน (คาดว่าดำเนินการภายในปี พ.ศ. ๒๕๗๒) จำนวน ๖ เส้นทาง
  - ๒.๓) B เส้นทางที่มีศักยภาพ เนื่องจากผ่านการศึกษาความคุ้มค่าและความเหมาะสมในโครงการ M-Map 1 หรือเป็นเส้นทางใหม่ที่มีปริมาณผู้โดยสารถึงเกณฑ์ที่จะพัฒนาเป็นระบบรถไฟฟ้าได้ จำนวน ๙ เส้นทาง
  - ๒.๔) C เส้นทาง Feeder ดำเนินการพัฒนาเป็นระบบ Feeder เช่น Tram ล้อยาง รถเมล์ไฟฟ้า จำนวน ๒๖ เส้นทาง

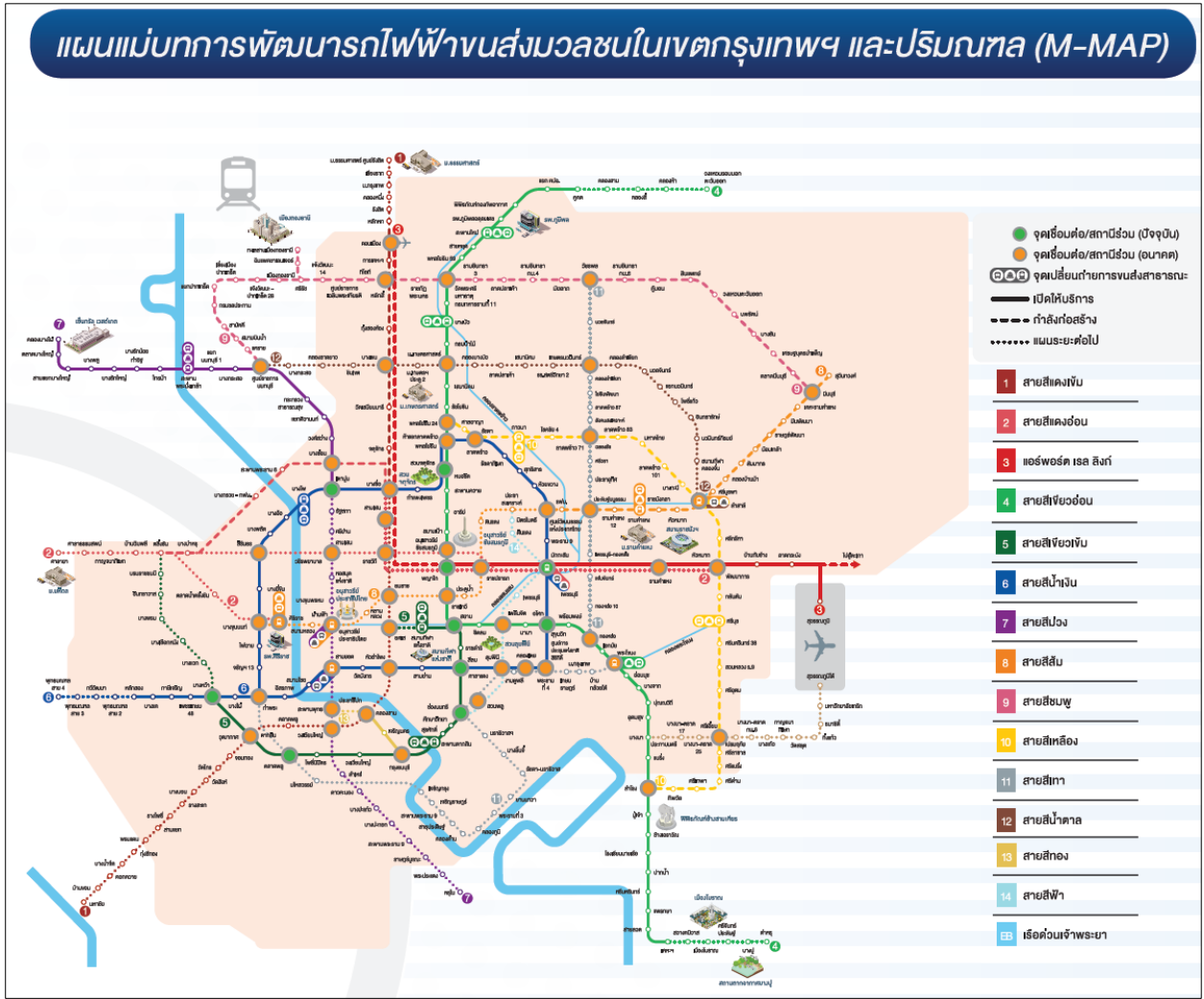


รูปที่ ๒.๓.๓ - ๑ โครงการรถไฟฟ้าตามแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะที่ ๒ (M-MAP 2)

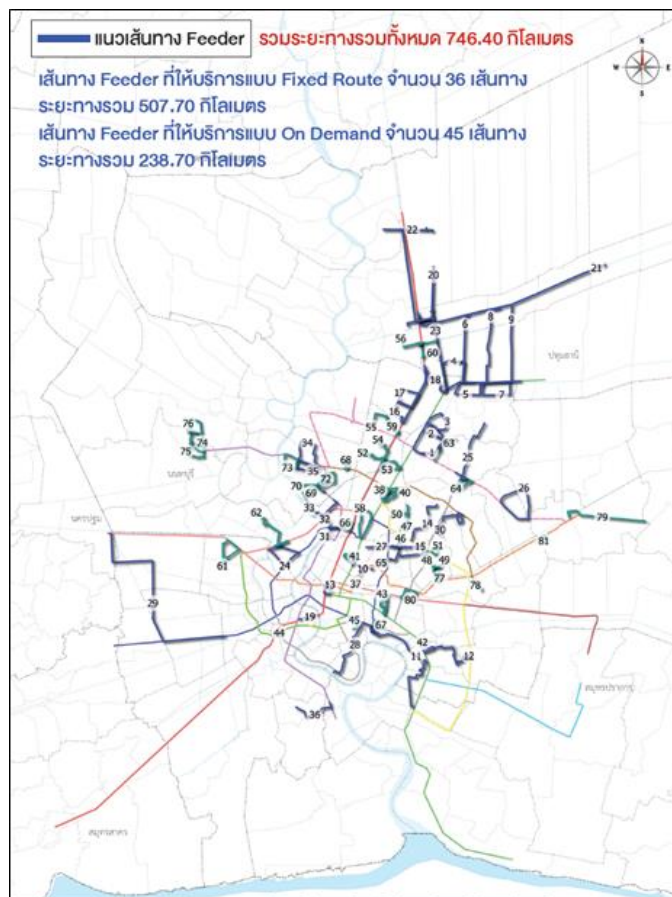
### ๒.๓.๔ โครงการศึกษาการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงรูปแบบการเดินทางเพื่อเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าและสนามบิน

โครงการศึกษาการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงรูปแบบการเดินทางเพื่อเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าและสนามบิน เป็นการสนับสนุนให้คนสามารถเข้าถึงระบบขนส่งทางรางรวมทั้งระบบขนส่งทางรางเชื่อมต่อกับสนามบินได้อย่างสะดวกและมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น เนื่องจากระบบขนส่งทางรางไม่ใช่ระบบการเดินทางแบบ Door to Door จำเป็นต้องมีระบบขนส่งขนาดรองและระบบการเชื่อมต่อการเดินทางหลากหลายรูปแบบเพื่อขนถ่ายผู้โดยสารเข้าระบบ เพื่อสนับสนุนให้ระบบขนส่งมวลชนทางรางเป็นระบบการเดินทางหลักของเมืองอย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด ดังนั้น รถไฟฟ้าจึงได้รับการพัฒนาให้เป็นรูปแบบขนส่งมวลชนหลักในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล เพื่อให้ประชาชนมีทางเลือกในการเดินทางที่สะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย และตรงเวลา ช่วยลดการใช้รถยนต์ส่วนบุคคล ลดมลพิษจากภาคคมนาคม และแก้ปัญหาการจราจรได้อย่างยั่งยืน การพัฒนารถไฟฟ้าจะประสบความสำเร็จได้อย่างเป็นรูปธรรมจำเป็นต้องพัฒนาการเชื่อมต่อเข้าสู่สถานีรถไฟฟ้าให้มีความสะดวกมากยิ่งขึ้น กระทรวงคมนาคม จึงได้เร่งรัดดำเนินการพัฒนาโครงข่ายรถไฟฟ้าและสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ในการเข้าถึงระบบรถไฟฟ้าเพื่อส่งเสริมให้ประชาชนมาใช้บริการมากขึ้น ทำให้การพัฒนารถไฟฟ้าเกิดประโยชน์คุ้มค่าสูงสุด โดยเฉพาะศักยภาพโครงข่ายการเชื่อมต่อการเดินทางของผู้โดยสารในระบบขนส่งมวลชนทางรางกับระบบขนส่งรูปแบบต่าง ๆ และพัฒนารูปแบบทางเลือกในการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะที่เหมาะสม ประหยัด และมีประสิทธิภาพ ส่งเสริมการเดินทางหลากหลายรูปแบบ (Intermodal Transfer Facility: ITF) เพิ่มประสิทธิภาพการเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล รวมไปถึงสนามบินดอนเมืองและสุวรรณภูมิ เพิ่มความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยในการเดินทางบรรเทาปัญหาการจราจรติดขัด ยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน

การพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงรูปแบบการเดินทางเพื่อเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าและสนามบิน ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ได้สำรวจลักษณะทางกายภาพของโครงข่ายการเดินทางเพื่อเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าและสนามบินที่เชื่อมต่อกับระบบขนส่งสาธารณะอื่นที่ให้บริการโดยรอบบริเวณสถานีรถไฟฟ้าและสนามบินในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ปัจจุบันมีจุดเชื่อมต่อการเดินทางระหว่างสถานีรถไฟฟ้ากับระบบขนส่งสาธารณะอื่นในลักษณะ ล้อ - ราง - เรือ และจุดจอดแล้วจร ซึ่งมีระยะการเดินทางจากสถานีรถไฟฟ้าไม่เกิน ๕๐๐ เมตร ในแต่ละโหมดการเชื่อมต่อบริเวณสถานีรถไฟฟ้า ได้แก่ การเชื่อมต่อระหว่างรถไฟฟ้ากับสนามบิน การเชื่อมต่อระหว่างรถไฟฟ้ากับรถไฟฟ้า การเชื่อมต่อระหว่างรถไฟฟ้ากับรถไฟ การเชื่อมต่อระหว่างรถไฟฟ้ากับ บขส. การเชื่อมต่อระหว่างรถไฟฟ้ากับอู่รถ ขสมก. การเชื่อมต่อระหว่างรถไฟฟ้ากับเรือ การเชื่อมต่อระหว่างรถไฟฟ้ากับจุดจอดแล้วจร เพื่อจัดทำแผนพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงรูปแบบการเดินทางเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าและสนามบิน รวมทั้งการพัฒนา ปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล เชื่อมโยงการเดินทางหลายรูปแบบเข้าถึงระบบรถไฟฟ้าและสนามบิน ดังรูปที่ ๒.๓.๔ - ๑ โดยเบื้องต้นผลการศึกษาของโครงการฯ ได้แก่ การพัฒนาการเชื่อมต่อสถานีและสถานีต้นแบบ ๘ สถานี การจัดระบบขนส่งมวลชนรองเชื่อมต่อสถานีรถไฟฟ้า (Feeder) ๘๑ เส้นทาง ดังรูปที่ ๒.๓.๔ - ๒ การปรับปรุงการเชื่อมต่อบริเวณสนามบินดอนเมืองและสนามบินสุวรรณภูมิ การพัฒนาเพื่อการเชื่อมต่อบริเวณโดยรอบสถานีศิริราช และการให้บริการแอปพลิเคชัน BKKTransit.net ซึ่งปัจจุบันโครงการได้ดำเนินการแล้วเสร็จเรียบร้อยแล้ว



รูปที่ ๒.๓.๔ - ๑ พื้นที่ศึกษาโครงการฯ ตามแผนแม่บทการพัฒนารถไฟฟ้าขนส่งมวลชน  
ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (M-MAP)



รูปที่ ๒.๓.๔ - ๒ เส้นทางระบบขนส่งมวลชนรอง (Feeder) เพื่อเชื่อมโยงกับสถานีรถไฟฟ้า

**๒.๓.๕ โครงการศึกษาจัดทำแผนพัฒนาการเดินทางทางน้ำในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลและการเชื่อมต่อการเดินทางรูปแบบอื่น (W-MAP)**

รัฐบาลได้ให้ความสำคัญกับการเพิ่มบริการขนส่งในแม่น้ำและคลอง และการเชื่อมโยงกับรูปแบบการเดินทางอื่นในลักษณะ “ล้อ - ราง - เรือ” จึงมีความจำเป็นต้องจัดทำแผนพัฒนา การเดินทางทางน้ำในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล เพื่อรองรับการดำเนินงานตามแนวนโยบายของรัฐบาลที่ช่วยส่งเสริมการสัญจรและการท่องเที่ยวทางน้ำ เพิ่มรายได้เศรษฐกิจในระบบ และเป็นทางเลือก ในการเดินทางของประชาชนที่อาศัยในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล สรุปความสำคัญในการจัดทำแผนดังกล่าว ได้ดังนี้

- ๑) ส่งเสริมเส้นทางทางน้ำเป็นส่วนหนึ่งของระบบการขนส่งสาธารณะเพื่อรองรับการเดินทางในเขตเมือง และใช้เป็นระบบรอง (Feeder) ในการเชื่อมโยงกับการขนส่งมวลชนทางราง
- ๒) ช่วยตอบสนองความต้องการเดินทางของผู้อยู่อาศัยในชุมชนริมน้ำ/สถานที่ทำงานใกล้ริมน้ำ รวมทั้งตอบสนองความต้องการในการเดินทางไปยังพื้นที่ต่อเนื่องจากท่าเรือด้วยการเดินทางรูปแบบอื่น
- ๓) ให้ความสำคัญกับการเพิ่มบริการเดินทางในแม่น้ำและคลอง และการเชื่อมต่อการเดินทางในลักษณะ “ล้อ - ราง - เรือ” อย่างไร้รอยต่อ

สนข. ได้ศึกษาและจัดทำแผนการพัฒนา การเดินทางทางน้ำในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล และการเชื่อมต่อการเดินทางรูปแบบอื่น เพื่อให้เกิดการพัฒนาการเดินทางทางน้ำในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลอย่างเป็นรูปธรรม และส่งเสริม การเชื่อมต่อการเดินทางโดยพัฒนา

การเดินทางทางน้ำเป็นระบบเสริม (Feeder) เพื่อเป็นทางเลือกในการเดินทาง ให้กับประชาชน โดยสรุปแผนพัฒนาการการเดินทางทางน้ำฯ ดังนี้

**วิสัยทัศน์** คือ “พัฒนาการเดินทางทางน้ำให้เป็น ทางเลือกการเดินทางที่มีประสิทธิภาพ ปลอดภัย และเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม ประชาชนทุกกลุ่มเข้าถึงได้ และเชื่อมต่อการเดินทางรูปแบบอื่นแบบไร้รอยต่อ”

**เป้าประสงค์หลัก ๓ ประการ ได้แก่**

- ๑) พัฒนาการเดินทางทางน้ำให้เป็นทางเลือกในการเดินทางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล
- ๒) ยกระดับการบูรณาการการเดินทางทางน้ำเข้ากับการเดินทางรูปแบบอื่น
- ๓) เพิ่มการใช้ประโยชน์การเดินทางทางน้ำเพื่อการสัญจรและท่องเที่ยว

**ยุทธศาสตร์ที่สำคัญ ได้แก่**

๑) ยุทธศาสตร์ที่ ๑ การพัฒนาทางเลือกในการเดินทางที่มีประสิทธิภาพรองรับการเดินทางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

๒) ยุทธศาสตร์ที่ ๒ การเพื่อบูรณาการการเดินทางทางน้ำเข้ากับการเดินทางรูปแบบอื่นแบบไร้รอยต่อ

๓) ยุทธศาสตร์ที่ ๓ การเพิ่มการใช้ประโยชน์ของการเดินทางทางน้ำในการสัญจรและการท่องเที่ยว

**วัตถุประสงค์ ๓ ประการ ได้แก่**

๑) เพื่อพัฒนาการเดินทางทางน้ำในแม่น้ำและคลองที่มีศักยภาพ โดยกำหนดเส้นทางการเดินทางทางน้ำที่สอดคล้องกับความต้องการการเดินทางทางน้ำทั้งด้านการสัญจรและการท่องเที่ยวในเขตกรุงเทพมหานครและพื้นที่ต่อเนื่อง

๒) เพื่อส่งเสริมการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ โดยพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานท่าเรือ สิ่งอำนวยความสะดวกและกำหนดจุดเชื่อมต่อ ล้อ - ราง - เรือ ให้เกิดการเดินทางที่มีประสิทธิภาพแบบไร้รอยต่อโดยการใช้บัตรโดยสารเดียวในการเดินทาง

๓) เพื่อส่งเสริมให้มีการบริหารจัดการระบบการเดินทางทางน้ำ และปรับปรุงกฎระเบียบ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อพัฒนาการเดินทางทางน้ำอย่างยั่งยืน

**เป้าหมาย และตัวชี้วัด**

๑) เกิดเส้นทางในการเดินทางทางน้ำเป็น ๗ เส้นทางในอนาคต ระยะทางรวม ๑๓๑.๒ กิโลเมตร โดยแบ่งระยะสั้น (พ.ศ. ๒๕๖๗ - ๒๕๗๐) และระยะยาว (พ.ศ. ๒๕๗๑ - ๒๕๗๕) รายละเอียดดังนี้

- ๑.๑) ระยะเร่งสั้น (พ.ศ. ๒๕๖๗ - ๒๕๗๐) จำนวน ๔ เส้นทาง ระยะทาง ๗๔.๓ กิโลเมตร
  - คลองลาดพร้าว ช่วงสายไหมถึงพระโขนง ระยะทาง ๒๕.๗ กิโลเมตร
  - คลองแสนแสบ ระยะทาง ๓๐.๘ กิโลเมตร (ช่วงวัดศรีบุญเรืองถึงถนนสุขุมวิททางใต้ ช่วงสะพานผ่านฟ้าลีลาศถึงวัดศรีบุญเรือง ช่วงป้อมพระสุเมรุถึงสะพานผ่านฟ้าลีลาศ (คลองบางลำพู)
  - คลองขุดมหาสวัสดิ์ - คลองบางกอกน้อย รวมระยะทาง ๑๗.๑ กิโลเมตร
  - คลองขุดมหาสวัสดิ์ ช่วงประตูน้ำมหาสวัสดิ์ถึงวัดชัยพฤกษ์มาลา ระยะทาง ๒๘ กิโลเมตร
- ๑.๒) ระยะยาว (พ.ศ. ๒๕๗๑ - ๒๕๗๕) จำนวน ๓ เส้นทาง ระยะทางรวม ๕๖.๙ กิโลเมตร
  - คลองเปรมประชากร ช่วงรังสิตถึงบางซื่อ ระยะทาง ๒๐.๕ กิโลเมตร
  - แม่น้ำเจ้าพระยา รวมระยะทาง ๔๙.๕ กิโลเมตร (ช่วงวัดราชสิงขรถึงปากเกร็ด และช่วงปากเกร็ดถึงที่ว่าการอำเภอเมืองจังหวัดปทุมธานี)

- คลองประเวศบุรีรมย์ ระยะทาง ๓๐.๔ กิโลเมตร (ช่วงพระโขนงถึงตลาดเอี่ยมสมบัติ และช่วงตลาดเอี่ยมสมบัติถึงวัดสังฆราชา)

๒) จำนวนท่าเรือเพิ่มขึ้นจากเดิม ๑๐๓ แห่ง เป็น ๒๐๐ แห่งในอนาคต (เพิ่มขึ้นจากเดิม ๙๗ แห่ง) แบ่งเป็น ระยะสั้น (พ.ศ. ๒๕๖๗ - ๒๕๗๐) จำนวน ๖๖ แห่ง และระยะยาว พ.ศ. ๒๕๗๑ - ๒๕๗๕) จำนวน ๓๑ แห่ง

๓) มีจุดเชื่อมต่อ ล้อ - ราง - เรือ เพิ่มขึ้นจากเดิม ๘ จุด เป็น ๔๐ จุด (เพิ่มขึ้นจากเดิม ๓๒ จุด) แบ่งเป็น ระยะสั้น (พ.ศ. ๒๕๖๗ - ๒๕๗๐) จำนวน ๒๖ แห่ง และระยะยาว (พ.ศ. ๒๕๗๑ - ๒๕๗๕) จำนวน ๖ แห่ง

๔) มีปริมาณผู้โดยสารปี พ.ศ. ๒๕๗๐ จำนวน ๖๖,๐๖๐ คนต่อวัน และปี พ.ศ. ๒๕๗๔ จำนวน ๘๓,๔๘๔ คนต่อวัน

## ๒.๔ แผนปฏิบัติการของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

### ๒.๔.๑ แผนปฏิบัติราชการ ระยะ ๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) ของกรมการขนส่งทางบก (ขบ.)

การดำเนินงานสำคัญของ ขบ. ในการสนับสนุนให้เกิดการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะเพิ่มขึ้น ได้แก่ การกำหนดหลักเกณฑ์การพิจารณาคัดเลือกผู้ประกอบการขนส่งประจำทางด้วยรถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสาร เส้นทางหมวด ๑ ในเขตกรุงเทพมหานคร และจังหวัดที่มีเส้นทางต่อเนื่อง ตามแผนการปฏิรูปรถโดยสารประจำทางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล โดยมุ่งเน้นการบริการที่ได้มาตรฐาน สะดวกปลอดภัย เพื่อคุณภาพชีวิตที่ดีของประชาชน ด้วยโครงข่ายที่เหมาะสมครอบคลุมทุกพื้นที่เชื่อมต่อระบบการขนส่งอื่น วางรากฐานเพื่อปฏิรูปรถโดยสารประจำทางในเขตกรุงเทพมหานครและจังหวัดที่มีเส้นทางต่อเนื่อง เชื่อมต่อโครงข่ายระบบขนส่งสาธารณะรูปแบบอื่น ทั้งทางถนนและทางรางเพื่ออำนวยความสะดวกและเดินทางได้อย่างมีประสิทธิภาพ เช่น เชื่อมต่อโครงข่ายระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) สถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์ ซึ่งเป็นจุดเปลี่ยนถ่ายผู้โดยสาร (Gateway) เพื่อให้การเชื่อมต่อระบบโครงข่ายระหว่างการขนส่งทางถนนและทางรางที่มีประสิทธิภาพ อำนวยความสะดวกในการเดินทางของประชาชนที่ใช้บริการรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง)

แผนปฏิบัติราชการ ระยะ ๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) ของ ขบ. ได้กำหนดประเด็นการพัฒนา ระบบขนส่งสาธารณะ คือ “ปฏิรูปทั้งระบบ” เพื่อให้ระบบการขนส่งสาธารณะมีคุณภาพสอดคล้องกับความต้องการของประชาชน เป้าหมาย เพื่อให้ระบบการขนส่งสาธารณะมีคุณภาพ สอดคล้องกับความต้องการของประชาชน มีแนวทางการพัฒนา ๕ แนวทาง ได้แก่ (๑) พัฒนาสถานีขนส่งผู้โดยสารรองรับคนทั้งมวล (๒) ขับเคลื่อนระบบการขนส่งรถโดยสารสาธารณะต่อเนื่อง (๓) พัฒนาการกำกับ ดูแล ระบบการขนส่งรถโดยสารสาธารณะ (๔) พัฒนาศักยภาพผู้ประกอบการขนส่งรถสาธารณะ และ (๕) พัฒนาเทคโนโลยีสนับสนุนการดำเนินงานด้านการขนส่งผู้โดยสาร

### ๒.๔.๒ แผนฟื้นฟูกิจการขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) เป็นหน่วยงานรัฐวิสาหกิจประเภทสาธารณูปโภคที่มีหน้าที่ในการให้บริการรถโดยสารประจำทาง บริการต่อเนื่อง และบริการอื่น ในพื้นที่กรุงเทพมหานคร และระหว่างพื้นที่กรุงเทพมหานครกับจังหวัดนครปฐม จังหวัดนนทบุรี จังหวัดปทุมธานี จังหวัดสมุทรปราการ และจังหวัดสมุทรสาคร ในรูปแบบของการให้บริการเชิงพาณิชย์ ตามมติคณะรัฐมนตรีเดิมเมื่อปี ๒๕๒๖ ที่ระบุให้ ขสมก. เป็นผู้ประกอบการเดินรถเพียงรายเดียว และรถเอกชนร่วมบริการต้องทำสัญญาเข้าร่วมเดินรถกับ ขสมก. แต่มติ ครม. เมื่อเดือนกันยายน ๒๕๕๙ ให้ ขบ. เป็นผู้กำกับดูแล ทั้งการกำหนดโครงข่าย

เส้นทางใหม่ จัดสรรเส้นทางการเดินรถตามโครงข่ายใหม่ กำหนดเงื่อนไขขอรับใบอนุญาต การคัดเลือกผู้ประกอบการที่มีคุณภาพ และการออกใบอนุญาตประกอบการขนส่งใหม่ โดยรถเอกชนร่วมบริการจะต้องขอใบอนุญาต กับ ขบ. แทน ซึ่ง ขบ. ได้จัดทำแผนปฏิรูประบบโดยสารประจำทางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล โดยแผนดังกล่าวจะเป็นการแยกผู้กำกับดูแล (Regulator) กับผู้ปฏิบัติ (Operator) ออกจากกันอย่างชัดเจน ทำให้ ขสมก. เป็นเพียงผู้ประกอบการเดินรถรายหนึ่งเท่านั้น และเพื่อให้เกิดการกำกับดูแลที่ดี เพิ่มการแข่งขันด้านการให้บริการเดินรถในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลอย่างเป็นธรรม ดังนั้น การจัดทำแผนฟื้นฟู ขสมก. จึงมีวัตถุประสงค์และแนวทางการดำเนินงาน ดังนี้

**๑) ปรับปรุงระบบการทำงานให้มีประสิทธิภาพ โดยใช้รถใหม่และเทคโนโลยีที่ทันสมัย รวมทั้งการปรับปรุงเส้นทางการเดินรถเพื่อเชื่อมต่อและรองรับระบบขนส่งสาธารณะ** โดยคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลาง ในการประชุมครั้งที่ ๖/๒๕๖๒ เมื่อวันที่ ๒๘ พฤษภาคม ๒๕๖๒ ได้มีมติเห็นชอบในหลักการตามแผนการดำเนินการออกใบอนุญาตประกอบการขนส่งตามแนวทางการปฏิรูประบบโดยสารประจำทางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล จำนวน ๒๖๙ เส้นทาง และเห็นชอบในหลักการการออกใบอนุญาตประกอบการขนส่ง ได้แก่ ขสมก. โดยไม่ต้องประกาศรับคำขอเป็นการทั่วไป โดยแบ่งเป็น เส้นทางของ ขสมก. จำนวน ๑๐๗ เส้นทาง เส้นทางของเอกชนผู้เป็นคู่สัญญาเดินรถร่วมกับ ขสมก. จำนวน ๕๓ เส้นทาง ส่วนที่เหลือรับคำขอเป็นการทั่วไป

สำหรับการจัดการโดยสารเพื่อบริการประชาชน ขสมก. มีแผนการเช่ารถโดยสารปรับอากาศไฟฟ้า (EV) จำนวน ๒,๕๑๑ คัน จ้างเอกชนวิ่งให้บริการในเส้นทางของรถเอกชนร่วมบริการ ที่ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งประจำทาง จากกรมการขนส่งทางบก จำนวน ๑,๕๐๐ คัน เป็นรถโดยสารไฟฟ้า (EV) หรือรถโดยสาร NGV เท่านั้น ใน ๕๔ เส้นทาง (ภาคสมัครใจ) และเก็บค่าโดยสาร ๓๐ บาท/คน/วัน (ไม่จำกัดจำนวนเที่ยว)

**๒) เพื่อให้ ขสมก. สามารถเลี้ยงตัวเองได้ลดภาระกับภาครัฐ** ได้แก่ การปรับโครงสร้างองค์กรเพื่อลดค่าใช้จ่ายด้านพนักงาน การพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์ สร้างมูลค่าเพิ่มในเชิงธุรกิจที่จะก่อให้เกิดรายได้เพิ่มแก่ ขสมก.

### ๒.๔.๓ แผนวิสาหกิจ ขสมก. ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐

ขสมก. เป็นหน่วยงานรัฐวิสาหกิจประเภทสาธารณูปโภค ที่มีหน้าที่ในการให้บริการรถโดยสารประจำทาง บริการต่อเนื่อง และบริการอื่น ในพื้นที่กรุงเทพมหานคร และระหว่างพื้นที่กรุงเทพมหานครกับจังหวัดนครปฐม จังหวัดนนทบุรี จังหวัดปทุมธานี จังหวัดสมุทรปราการ และจังหวัดสมุทรสาคร ในรูปแบบของการให้บริการเชิงพาณิชย์ โดย ขสมก. ได้จัดทำแผนวิสาหกิจ ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐ เพื่อพัฒนาการดำเนินงาน ได้กำหนดยุทธศาสตร์การพัฒนา ดังนี้ ยุทธศาสตร์ที่ ๑ ขสมก. กับ การให้บริการหลักที่ทันสมัย ประกอบด้วย การกำหนดแผนและการจัดการโดยสาร เพื่อเพิ่มศักยภาพในการให้บริการ การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวก เพื่อเติมเต็มประสบการณ์ในการใช้บริการ การจัดทำมีเส้นทางการเดินรถที่มีประสิทธิภาพและตอบโจทย์ การยกระดับ อยู่ ท่ารถ และป้ายหยุดรถประจำทาง เพื่อสนับสนุนการเดินทางและคุณภาพชีวิต การรองรับคนพิการและสังคมสูงวัย เพื่อการใช้ชีวิตอย่างเท่าเทียม และการปรับปรุงมาตรฐานการดูแลรักษาและซ่อมบำรุงเพื่อความปลอดภัยและคุณภาพในการให้บริการ ยุทธศาสตร์ที่ ๒ ขสมก. กับ การให้บริการสนับสนุนที่สะดวกสบาย ได้แก่ การปรับปรุงระบบบริหารจัดการเดินรถ เพื่อการให้บริการที่มีคุณภาพ การพัฒนาค่าโดยสารและระบบรับชำระที่ตอบโจทย์ สะดวก และประหยัด การส่งเสริมพนักงานภาคบริการให้มีศักยภาพสูง เพื่อรอยยิ้มของผู้ใช้บริการ การพัฒนาการให้บริการข้อมูลที่ทันสมัยและเชื่อถือได้

การยกระดับการประชาสัมพันธ์ เพื่อสร้างความสัมพันธ์กับทุกคน การเสริมสร้างความปลอดภัย ในการให้บริการแก่ทุกคน และการบูรณาการและบริหารจัดการข้อร้องเรียน เพื่อส่งเสริมการมีส่วนร่วม และยุทธศาสตร์ที่ ๓ ขสมก. กับ การบริหารงานและองค์กรที่ยั่งยืน

#### ๒.๔.๔ แผนวิสาหกิจ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐ ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน แห่งประเทศไทย

รถไฟฟ้าขนส่งมวลชนเป็นระบบขนส่งผู้โดยสารสาธารณะแบบรางประเภทหนึ่งที่มีรัฐบาล มีแผนการลงทุนต่อเนื่องเพื่อแก้ไขปัญหาจราจรหนาแน่นในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ซึ่งเป็นทางเลือกหนึ่งในการเดินทางนอกเหนือจากบริการขนส่งมวลชนพื้นฐานอื่น ซึ่งแผนวิสาหกิจฯ ของ รฟม. ได้กำหนดภารกิจสำคัญ ได้แก่ การกำกับการศึกษาออกแบบและก่อสร้าง เพื่อขยายโครงข่ายรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน และระบบเชื่อมต่ออย่างมีประสิทธิภาพ การยกระดับและเชื่อมโยงระบบการบริการร่วมกับขนส่งมวลชน ที่เกี่ยวข้องเพื่อยกระดับประสบการณ์การเดินทางให้ประชาชน การให้บริการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน ด้วยความสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย ตรงเวลา ราคาสมเหตุสมผล โดยคำนึงถึงความพึงพอใจของผู้ใช้บริการทุกกลุ่ม การศึกษาและพัฒนาาระบบเชื่อมต่อ (Feeders) เพิ่มศักยภาพและอำนวยความสะดวกให้ประชาชน ในการเชื่อมต่อการเดินทางจากระบบรถไฟฟ้า ไปยังจุดหมายต่าง ๆ รวมถึงสถานที่ท่องเที่ยวโดยรอบ เป็นต้น

#### ๒.๔.๕ แผนพัฒนากรุงเทพมหานคร ระยะ ๒๐ ปี ระยะที่ ๓ (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐)

กทม. ได้จัดทำแผนพัฒนากรุงเทพมหานคร ระยะ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๗๕) และแผนพัฒนากรุงเทพมหานคร ระยะ ๒๐ ปี ระยะที่ ๓ (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) เพื่อเป็นกรอบ การดำเนินงานและพัฒนา กทม. โดยในส่วนของแผนพัฒนาและส่งเสริมระบบขนส่งสาธารณะ ได้กำหนดใน ยุทธศาสตร์ที่ ๔ การเชื่อมโยงเมืองที่มีความคล่องตัวและระบบบริการสาธารณะแบบบูรณาการ ประกอบด้วย ๔ ยุทธศาสตร์ย่อยเพื่อการพัฒนา ดังนี้

๑) ยุทธศาสตร์ย่อยที่ ๔.๑ เมืองกรุงเทพมหานครเติบโตอย่างมีระเบียบ มีการใช้ประโยชน์ที่ดิน และทรัพยากร อย่างมีประสิทธิภาพ มีเป้าหมายสำคัญคือการพัฒนาและปรับปรุงให้พื้นที่ของกรุงเทพมหานคร มีการเติบโตอย่างเป็นระเบียบตามผังเมืองรวมฉบับใหม่ ตลอดจนเพิ่มและกระตุ้นให้มีการใช้ประโยชน์ที่ดิน และทรัพยากรในเขตกรุงเทพฯ ชั้นในและชั้นกลางให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น ลดการทิ้งพื้นที่ให้ว่างเปล่า หรือการใช้พื้นที่อย่างไร้ค่า

๒) ยุทธศาสตร์ย่อยที่ ๔.๒ กรุงเทพมหานครมีศูนย์ชุมชนย่อย (Sub Center) เป็นระบบ ตามลำดับความสำคัญและศักยภาพพื้นที่เป็นโครงข่ายเชื่อมโยงกันอย่างมีระบบ มุ่งให้เกิดการขับเคลื่อน การพัฒนาเมืองให้มีการเจริญเติบโตอย่างเป็นระบบและมีความเป็นระเบียบมากยิ่งขึ้น ทั้งโครงสร้างพื้นฐาน ต่าง ๆ ตลอดจนการวางระบบให้เกิดคุณภาพชีวิตที่ดีให้กับชุมชนอีกด้วย

๓) ยุทธศาสตร์ย่อยที่ ๔.๓ กรุงเทพมหานครเป็นเมืองที่มีรูปแบบการจัดการภูมิทัศน์เมืองอย่างยั่งยืน เป้าหมายคือการบริหารจัดการเมืองให้มีความสอดคล้องกับแนวความคิดดังกล่าวร่วมกับแนวคิดจินตภาพของเมือง (Image of the city)

๔) ยุทธศาสตร์ย่อยที่ ๔.๔ กรุงเทพมหานครมีระบบขนส่งมวลชนทั่วถึง สะดวก ประหยัด การจราจรคล่องตัวและมีทางเลือก มุ่งประเด็นของการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนที่มีการเชื่อมต่อระหว่างกัน ทั้งระบบ รถ - ราง - เรือ ตลอดจนการเพิ่มขยายพื้นที่ของทางจักรยานและทางเดินเท้าตามรูปแบบ ของ Universal Design เพื่อเอื้ออำนวยให้ประชาชนทุกกลุ่มสามารถสัญจรได้ทั้งการใช้นานพาหนะ ที่หลากหลายหรือลดการใช้นานพาหนะ และมีความปลอดภัยในการใช้ถนนมากยิ่งขึ้น

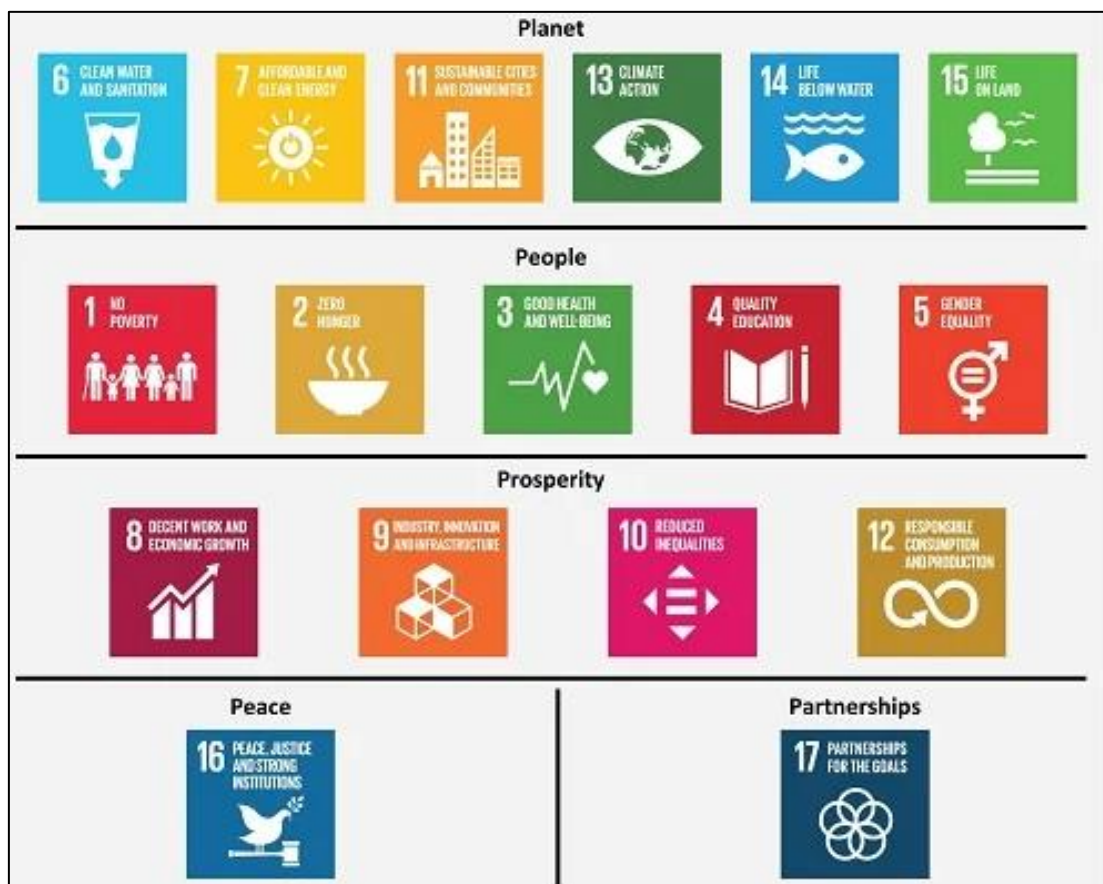
แผนปฏิบัติการฯ มีความสอดคล้องกับแผนระดับ ๓ ของหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง ทั้งหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม และหน่วยงานท้องถิ่นที่รับผิดชอบพื้นที่ เช่น กรุงเทพมหานคร และจังหวัดปริมณฑล ตามที่กล่าวมาข้างต้น กล่าวคือ สามารถช่วยสนับสนุนให้เกิดการพัฒนาขนส่งสาธารณะรูปแบบต่าง ๆ ทั้งทางบก ทางน้ำ ทางอากาศ ให้มีประสิทธิภาพ เชื่อมโยงเป็นโครงข่ายการขนส่งสาธารณะที่มีความสะดวก สบาย ปลอดภัย และเท่าเทียม ส่งเสริมระบบขนส่งที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมและระบบการเดินทางที่ไม่ใช้เครื่องยนต์ สนับสนุนให้เกิดการสัญจรในเมืองภายใต้กรอบแนวคิดการพัฒนาเมืองน่าอยู่ และยั่งยืน

### ส่วนที่ ๓

## ความสอดคล้องกับเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (SDGs) แห่งสหประชาชาติ

### เป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (Sustainable Development Goals: SDGs)

เป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน คือ การพัฒนาที่สมดุลระหว่าง ๓ เสาหลักของความยั่งยืน (Three Pillars of Sustainability) ได้แก่ เศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม ให้มีความเชื่อมโยงกัน ซึ่งองค์การสหประชาชาติ กำหนดขึ้นเพื่อให้ประเทศต่าง ๆ มุ่งพัฒนาไปในทิศทางเดียวกัน โดยใช้เป็นกรอบในการพัฒนาประเทศระยะ ๑๕ ปี (พ.ศ.๒๕๕๘ - ๒๕๗๓) และมีการกำหนดค่าเป้าหมายและตัวชี้วัดเพื่อให้บรรลุผลภายในปี พ.ศ. ๒๕๗๓ ไว้ ๑๗ เป้าหมาย ประกอบด้วย ๑๖๙ เป้าหมายย่อย (SDG Targets) ที่มีความเป็นสากล เชื่อมโยงและเกื้อหนุนกัน โดยสามารถจัดกลุ่ม SDGs ตามปัจจัยที่เชื่อมโยงกันใน ๕ มิติ (๕P) ได้แก่ (๑) การพัฒนาคน (People) ให้ความสำคัญกับการขจัดปัญหาความยากจนและความหิวโหย และลดความเหลื่อมล้ำในสังคม (๒) สิ่งแวดล้อม (Planet) ให้ความสำคัญกับการปกป้องและรักษาทรัพยากรธรรมชาติและสภาพภูมิอากาศ เพื่อพลเมืองโลกรุ่นต่อไป (๓) เศรษฐกิจและความมั่งคั่ง (Prosperity) ส่งเสริมให้ประชาชนมีคุณภาพชีวิตที่ดี และสอดคล้องกับธรรมชาติ (๔) สันติภาพและความยุติธรรม (Peace) ยึดหลักการอยู่ร่วมกันอย่างสันติ มีสังคมที่สงบสุข และไม่แบ่งแยก และ (๕) ความเป็นหุ้นส่วนการพัฒนา (Partnership) ความร่วมมือของทุกภาคส่วน ในการขับเคลื่อนวาระการพัฒนาที่ยั่งยืน ดังรูปที่ ๓ - ๑



รูปที่ ๓ - ๑ เป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (Sustainable Development Goals: SDGs)

โดยเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (SDGs) ที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะของกระทรวงคมนาคมภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติที่ ๒ ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน แผนแม่บทประเด็นโครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล เป้าหมายที่ ๑๗๐๑๐๔ การเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองเพิ่มขึ้น ประกอบด้วย ๒ เป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน ได้แก่

**เป้าหมายที่ ๙** สร้างโครงสร้างพื้นฐานที่มีความทนทาน ส่งเสริมการพัฒนาอุตสาหกรรมที่ครอบคลุมและยั่งยืน และส่งเสริมนวัตกรรม (Build resilient infrastructure, promote inclusive and sustainable industrialization and foster innovation) **เป้าหมายย่อยข้อที่ ๙.๑** การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่มีคุณภาพ เชื่อถือได้ ยั่งยืน และมีความต้านทาน และยืดหยุ่นต่อการเปลี่ยนแปลง ซึ่งรวมถึงโครงสร้างพื้นฐานของภูมิภาคที่ข้ามเขตแดนเพื่อสนับสนุนการพัฒนาทางเศรษฐกิจ และความเป็นอยู่ที่ดีของมนุษย์ โดยเฉพาะการเข้าถึงได้ในราคาที่สามารถจ่ายได้ และเท่าเทียมสำหรับทุกคน

**เป้าหมายที่ ๑๑** ทำให้เมืองและการตั้งถิ่นฐานของมนุษย์มีความปลอดภัย ทัวถึง พร้อมรับการเปลี่ยนแปลงและยั่งยืน (Make cities and human settlements inclusive, safe, resilient and sustainable) **เป้าหมายย่อยข้อที่ ๑๑.๒** จัดให้ทุกคนเข้าถึงระบบคมนาคมขนส่งที่ยั่งยืน เข้าถึงได้ ปลอดภัย ในราคาที่สามารถจ่ายได้ พัฒนความปลอดภัยทางถนน ขยายการขนส่งสาธารณะ และคำนึงถึงกลุ่มคนที่อยู่ในสถานการณ์ที่เปราะบาง ผู้หญิง เด็ก ผู้พิการ และผู้สูงอายุ ภายในปี พ.ศ. ๒๕๗๓

## ส่วนที่ ๔

# สาระสำคัญของแผนปฏิบัติการด้านการขับเคลื่อนและส่งเสริมการเดินทาง ด้วยระบบขนส่งสาธารณะในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

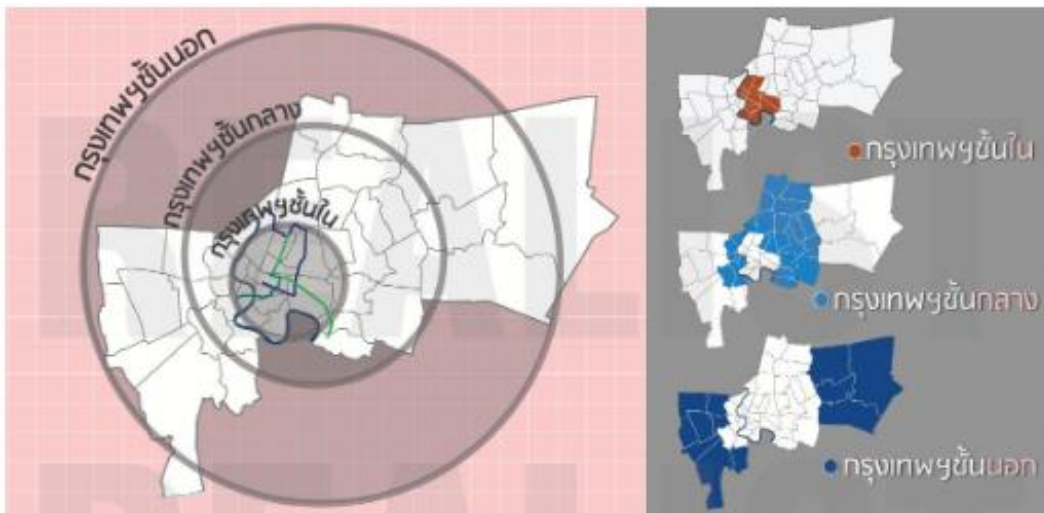
พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐

### ๔.๑ การประเมินสถานการณ์ ปัญหา และความจำเป็นของแผนปฏิบัติการด้านการขับเคลื่อนและส่งเสริมการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐

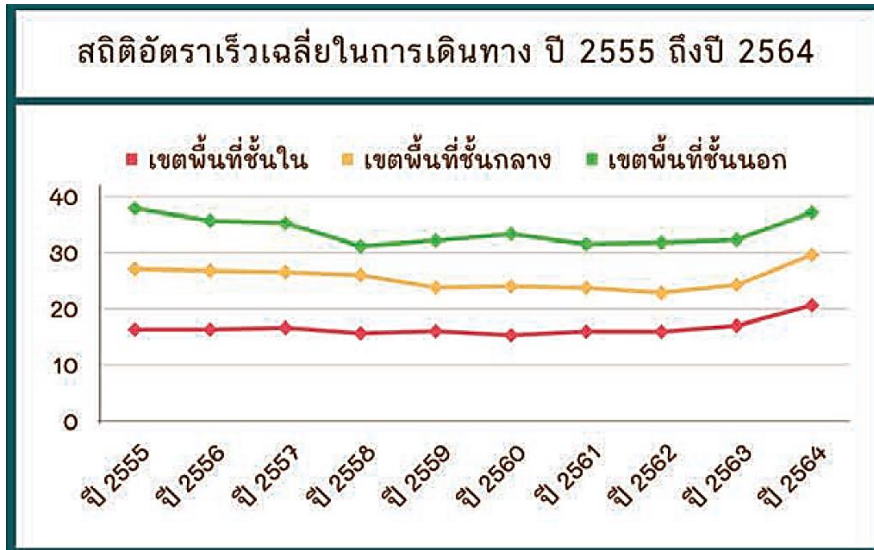
ปัจจุบันมีเมืองหลักหลายเมืองมีการพัฒนาเมืองอย่างก้าวกระโดดเพื่อตอบสนองต่อการเติบโตด้านประชากร เศรษฐกิจ และสังคม การพัฒนาเมืองดังกล่าวจึงดึงดูดให้มีประชาชนย้ายถิ่นฐานเข้ามาประกอบอาชีพในเมืองเพิ่มมากขึ้น จึงทำให้เกิดความแออัดของประชากรในเขตเมือง และเมื่อประชากรมีรายได้สูงขึ้นจะส่งผลให้อัตราการเป็นเจ้าของยานพาหนะส่วนบุคคลมากยิ่งขึ้น โดยจะส่งผลโดยตรงต่อการเพิ่มขึ้นของความต้องการในการเดินทาง จึงก่อให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัด อุบัติเหตุจราจร เกิดมลภาวะ สภาวะโลกร้อนและการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศจากภาคการขนส่ง ซึ่งมีผลกระทบต่อคุณภาพชีวิตของประชาชนและวิถีชีวิตของประชาชนในเมืองโดยตรง ทั้งนี้ สถานการณ์ด้านการจราจร ระบบขนส่งสาธารณะทางถนน ทางราง และทางน้ำ ที่ให้บริการในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล มีรายละเอียด ดังนี้

#### ๔.๑.๑ สถานการณ์ด้านการจราจรในกรุงเทพมหานคร

กรุงเทพมหานครได้สำรวจอัตราความเร็วเฉลี่ยในการเดินทางบนถนนในกรุงเทพมหานคร ๓ กลุ่ม ได้แก่ เขตพื้นที่ชั้นใน เขตพื้นที่ชั้นกลาง และเขตพื้นที่ชั้นนอก ดังรูปที่ ๔.๑.๑ - ๑ และรูปที่ ๔.๑.๑ - ๒ โดยพบว่าในปี ๒๕๖๔ มีอัตราความเร็วเฉลี่ยในการเดินทางบนถนนในเขตพื้นที่ชั้นใน ๒๐.๖๕ กิโลเมตรต่อชั่วโมง พื้นที่ชั้นกลาง ๒๙.๕๙ กิโลเมตรต่อชั่วโมง และพื้นที่ชั้นนอก ๓๗.๑๔ กิโลเมตรต่อชั่วโมง โดยจะเห็นได้ว่าอัตราความเร็วเฉลี่ยในการเดินทางบนถนนในกรุงเทพมหานครมีค่าเพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. ๒๕๕๕ - ๒๕๖๓ สาเหตุจากการแพร่ระบาด COVID-19 และมาตรการป้องกันจากภาครัฐที่ให้เจ้าหน้าที่และพนักงานสามารถทำงานที่บ้าน (Work From Home) ทั้งนี้ อัตราความเร็วเฉลี่ยในการเดินทางปี พ.ศ. ๒๕๖๔ ไม่สามารถนำมาใช้บ่งชี้สภาพการจราจรในกรุงเทพมหานครที่ดีขึ้นได้ เนื่องจากไม่ใช่สถานการณ์ปกติ



รูปที่ ๔.๑.๑ - ๑ แผนที่แสดงกลุ่มเขตพื้นที่ชั้นใน เขตพื้นที่ชั้นกลาง และเขตพื้นที่ชั้นนอก



ที่มา : สถิติจราจร ๒๕๖๔, กรุงเทพมหานคร

#### รูปที่ ๔.๑.๑ - ๒ อัตราความเร็วเฉลี่ยในการเดินทางบนถนนในกรุงเทพมหานคร ปี พ.ศ. ๒๕๕๕ - ๒๕๖๔

ทั้งนี้ จากแผนการพัฒนาาระบบขนส่งสาธารณะและโครงสร้างพื้นฐานทางรางที่ครอบคลุมการเดินทางทั่วพื้นที่กรุงเทพมหานครในอนาคต อาจส่งผลให้สภาพการจราจรในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลมีแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงที่ดีขึ้น เนื่องจากผู้เดินทางมีทางเลือกในการเดินทางเพิ่มขึ้นและสามารถเดินทางเข้าถึงพื้นที่ปลายทางได้อย่างสะดวก

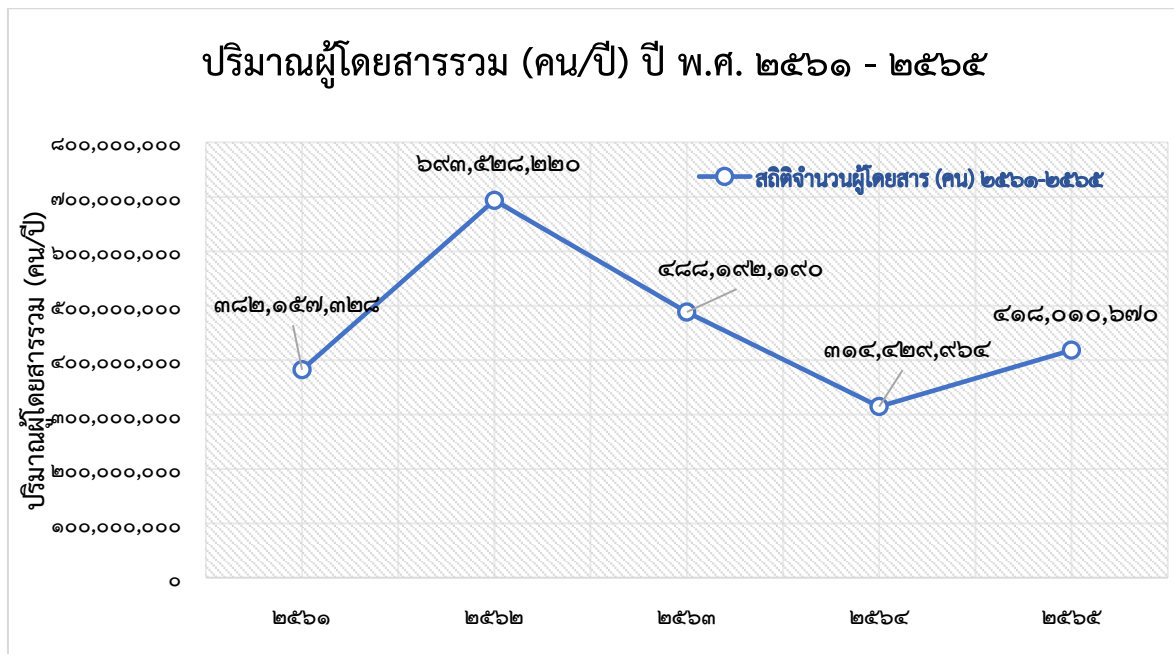
#### ๔.๑.๒ ระบบขนส่งสาธารณะในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

ระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองประกอบด้วยการเดินทางของคนและสินค้าโดยอาศัยระบบการขนส่งสาธารณะที่หลากหลาย เช่น การขนส่งทางบก (การขนส่งทางถนน และการขนส่งทางราง) การขนส่งทางน้ำ และการขนส่งทางอากาศ ซึ่งการเดินทางของคนในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลสามารถแบ่งรูปแบบการเดินทาง ๓ รูปแบบหลัก ได้แก่ ระบบขนส่งสาธารณะทางถนน ระบบขนส่งทางน้ำโดยเรือโดยสาร และระบบขนส่งทางราง เช่น รถไฟฟ้ารางหนัก (Mass Rapid Transit, MRT) รถไฟฟ้ารางเบา และรถไฟ เป็นต้น ปัจจุบันภาครัฐมีการสนับสนุนและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานโครงข่ายการเดินทางให้ครอบคลุมและเชื่อมต่อการเดินทางทุกระบบ เพื่อบรรเทาปัญหาการจราจรติดขัด และเพื่อพัฒนาเมืองให้มีความยั่งยืนต่อไปในอนาคต ตลอดจนพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกบริเวณจุดเชื่อมต่อระบบขนส่งสาธารณะทั้งทางถนน ทางน้ำ และทางราง เพื่อดึงดูดผู้เดินทางให้เข้ามาใช้บริการมากยิ่งขึ้น

##### ๑) ระบบขนส่งสาธารณะทางถนน

การให้บริการรถโดยสารสาธารณะขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) เป็นหน่วยงานรัฐวิสาหกิจ สังกัดกระทรวงคมนาคม มีหน้าที่จัดบริการรถโดยสารสาธารณะประจำทางวิ่งรับ - ส่งประชาชนในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ได้แก่ นนทบุรี นครปฐม ปทุมธานี สมุทรสาคร และสมุทรปราการ โดยจัดรถโดยสารสาธารณะวิ่งบริการในเส้นทางต่าง ๆ รวม ๓๐๙ เส้นทาง และมีจำนวนรถโดยสารสาธารณะ ๖,๒๒๘ คัน (ณ มีนาคม ๒๕๖๖) ประกอบด้วย รถ ขสมก. รถธรรมดา ๑,๕๒๐ คัน รถปรับอากาศ ๑,๓๖๕ คัน และรถของบริษัทเอกชนที่ร่วมวิ่งกับ ขสมก. ประกอบด้วยรถร่วมบริการ รถธรรมดา ๒๗ คัน รถปรับอากาศ ๔ คัน รถมินิบัส ๑๒๕ คัน รถเล็กในซอย ๑,๕๗๖ คัน รถตู้โดยสารปรับอากาศ ๑,๕๓๔ คัน และรถตู้ CNG เชื่อมต่อท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ๗๗ คัน นอกจากนี้ ขสมก. ได้จัดเตรียมรถโดยสารสาธารณะระบบไฟฟ้า (EV) ขานต่ำจำนวน ๑๒๒ สาย ซึ่งเอกชนเป็นผู้ดำเนินการจำนวน ๑๘ ราย





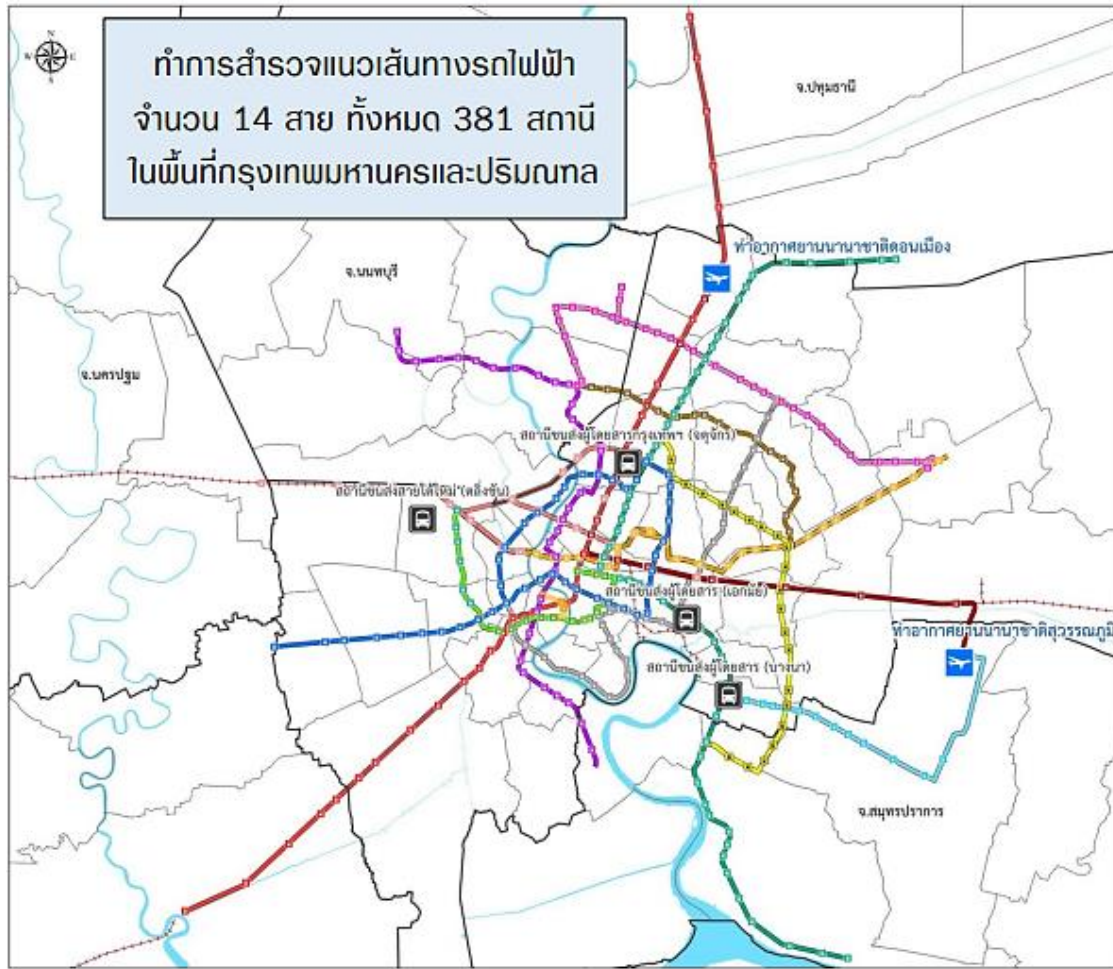
รูปที่ ๔.๑.๒ - ๒ สถิติจำนวนผู้ใช้บริการรถโดยสารสาธารณะ ขสมก. ปี พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๖๕

#### ๒) ระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

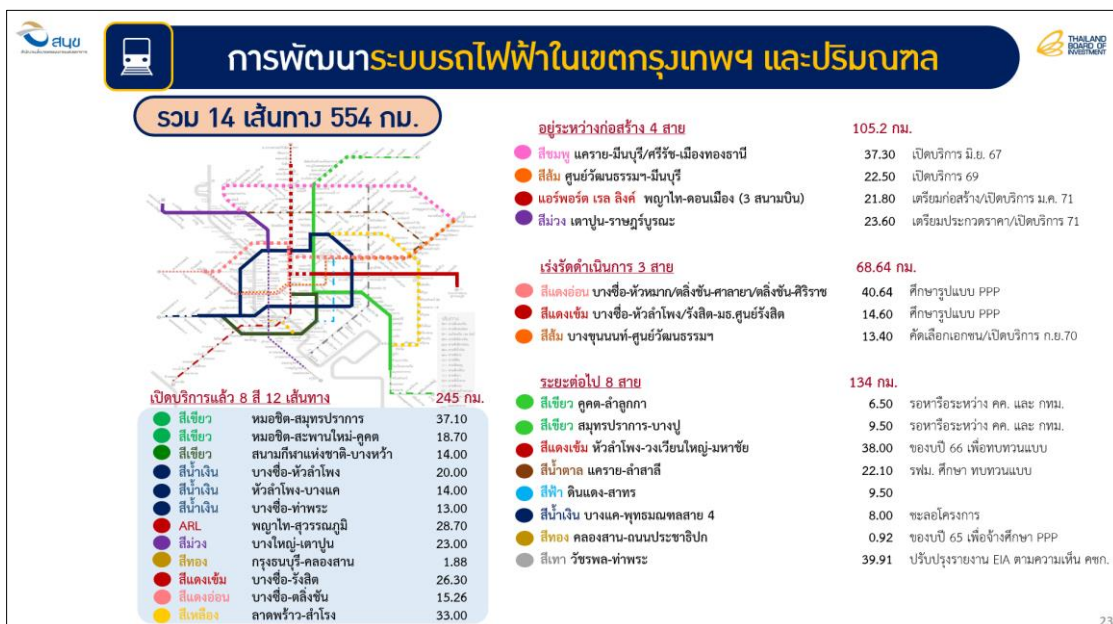
แผนแม่บทขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (Mass Rapid Transit Master Plan in Bangkok Metropolitan Region: M-MAP) เป็นแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางรางฉบับล่าสุด ภายใต้การกำกับของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ในปี พ.ศ. ๒๕๕๓ มีแนวคิดการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนทางรางเพื่อช่วยแก้ไขหรือบรรเทาปัญหาการจราจรที่ติดขัดและหนาแน่นในเขตเมือง โดยมีจุดมุ่งหมายที่จะพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนทางรางให้ครอบคลุมพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล โดยเพิ่มศักยภาพในการรองรับการเดินทางของระบบขนส่งสาธารณะครอบคลุมพื้นที่หลัก (Coverage Area) การเข้าถึงพื้นที่ (Accessibility) และการเชื่อมต่อกับระบบขนส่งสาธารณะระบบอื่น ๆ ในลักษณะ Intermodal Transfer จำนวนเส้นทางรถไฟฟ้าตามแผนงาน M-MAP มีทั้งสิ้น ๑๔ สาย ๓๘๑ สถานี ซึ่งปัจจุบันมีการดำเนินโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าจำนวน ๑๒ สาย ๓๑๒ สถานี ระยะทางรวม ๕๐๙ กิโลเมตร โดยการก่อสร้างยึดหลักตามแนวความคิด “แผนแม่บทขนส่งมวลชนทางราง” ที่ได้เสนอรูปแบบ “รัศมีและวงแหวน (Radial and Circumferential Pattern)” มีความเหมาะสมกับ ๒ แนวทางการพัฒนาของกรุงเทพมหานคร ซึ่งเป็นเมืองขนาดใหญ่มีลักษณะเป็นจุดศูนย์กลางเดียว (Monocentric) และมีการกระจายของชุมชนเมืองเกิดขึ้นรอบ ๆ โครงการรถไฟฟ้าจำนวน ๑๒ สาย ตามแผนแม่บทฯ โดยจะใช้โครงข่ายรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดง ทำหน้าที่เป็นแกนหลักของระบบรถไฟฟ้าทั้งหมด ให้สามารถเชื่อมต่อกับโครงข่ายรถไฟฟ้าสายอื่น ๆ เพื่อรองรับการเดินทางของประชาชนจากชานเมืองเข้าสู่เขตใจกลางเมืองต่อไป โดยมีสถานะการดำเนินงาน (ณ เดือนเมษายน ๒๕๖๖) ดังตารางที่ ๔.๑.๒ - ๑

ตารางที่ ๔.๑.๒ - ๑ รายละเอียดและสถานะปัจจุบันของโครงการรถไฟฟ้าจำนวน ๑๔ สาย ตามแผนแม่บทฯ

ลำดับ	รถไฟฟ้า	ช่วง	ระยะทาง (กม.)	สถานี (จำนวน)	แผนปีเปิด บริการ	สถานะ
๑	สายสีแดงเข้ม	รังสิต-ธรรมศาสตร์	๘.๘๔	๔	๒๕๖๙	ศึกษา PPP งานเดินรถ
		บางซื่อ-รังสิต	๒๖.๓	๑๐	๒๕๖๔	เปิดให้บริการ ๒๙ พฤศจิกายน ๒๕๖๔
		บางซื่อ-หัวลำโพง	๕.๗๕	๕	๒๕๗๑	ศึกษา PPP และ สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา พิจารณา ร่าง พ.ร.ฎ. เว้นคืน
		หัวลำโพง-บางบอน-มหาชัย	๓๘	๑๘	๒๕๗๓	แผนขอทบทวนออกแบบรายละเอียด
๒	สายสีแดงอ่อน	บางซื่อ-พญาไท-มักกะสัน- หัวหมาก	๒๕.๙	๗	๒๕๗๑	ศึกษา PPP งานเดินรถ
		ตลิ่งชัน-บางซื่อ	๑๕.๒๖	๕	๒๕๖๔	เปิดให้บริการ ๒๙ พฤศจิกายน ๒๕๖๔
		ตลิ่งชัน-ศาลายา	๑๔.๘๐	๔	๒๕๖๙	ศึกษา PPP งานเดินรถ
		ศิริราช-ตลิ่งชัน	๕.๗	๓	๒๕๖๙	ศึกษา PPP งานเดินรถ
๓	Airport Rail Link	พญาไท-มักกะสัน-สุวรรณภูมิ	๒๘.๕	๘	เปิดแล้ว	เปิดให้บริการในปี ๒๕๕๓
		ดอนเมือง-บางซื่อ-พญาไท	๒๑.๘๐	๒	๒๕๗๑	อยู่ในระหว่างเวนคืนและ รื้อย้ายสาธารณูปโภค
๔	สายสีเขียวเข้ม	หมอชิต-อ่อนนุช	๑๗	๑๘	เปิดแล้ว	เปิดให้บริการในปี ๒๕๔๒
		หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต	๑๘.๒๐	๑๖	๒๕๖๓	เปิดให้บริการในปี ๒๕๖๓
		คูคต-ลำลูกกา	๖.๗๕	๔	-	รอหารือเกี่ยวกับผู้รับผิดชอบโครงการ
		อ่อนนุช-แบริ่ง	๕.๒๕	๕	เปิดแล้ว	เปิดให้บริการในปี ๒๕๕๔
		แบริ่ง-สมุทรปราการ	๑๒.๖๐	๙	เปิดแล้ว	เปิดให้บริการในปี ๒๕๖๑
		สมุทรปราการ-บางปู	๙.๒๐	๕	-	รอหารือเกี่ยวกับผู้รับผิดชอบโครงการ
๕	สายสีเขียวอ่อน	สนามกีฬาแห่งชาติ-สะพานตากสิน	๖.๕๐	๗	เปิดแล้ว	เปิดให้บริการในปี ๒๕๔๒
		สะพานตากสิน-วงเวียนใหญ่	๒.๒๐	๒	เปิดแล้ว	เปิดให้บริการในปี ๒๕๕๒
		วงเวียนใหญ่-บางหว้า	๕.๓๐	๔	เปิดแล้ว	เปิดให้บริการในปี ๒๕๕๖
		บางหว้า-ตลิ่งชัน	๗.๕	๖	-	พิจารณา EIA/ศึกษา PPP
		สนามกีฬาแห่งชาติ-ยศเส	๑.๕๐	๑	-	ศึกษาความเหมาะสม
๖	สายสีน้ำเงิน	บางซื่อ-หัวลำโพง	๒๐	๑๘	เปิดแล้ว	เปิดให้บริการในปี ๒๕๔๗
		บางซื่อ-ท่าพระ	๑๒	๙	เปิดแล้ว	เปิดให้บริการในปี ๒๕๖๓
		หัวลำโพง-บางแค	๑๖	๑๑	เปิดแล้ว	เปิดให้บริการในปี ๒๕๖๒
		บางแค-พุทธมณฑลสาย ๔	๘	๔	-	ชะลอโครงการ
๗	สายสีม่วง	บางใหญ่-เตาปูน	๒๓	๑๖	เปิดแล้ว	เปิดให้บริการในปี ๒๕๕๙
		เตาปูน-ราษฎร์บูรณะ	๒๓.๖	๑๗	๒๕๗๑	ก่อสร้าง/ศึกษา PPP งานเดินรถ
๘	สายสีส้ม	บางขุนนนท์-ศูนย์วัฒนธรรมฯ	๑๓.๔	๑๑	๒๕๗๒	อยู่ระหว่างนำเสนอ ครม.
		ศูนย์วัฒนธรรม-มีนบุรี	๒๒.๕๐	๑๗	๒๕๖๙	อยู่ระหว่างการก่อสร้าง
๙	สายสีชมพู	แคราย-มีนบุรี	๓๔.๕	๓๐	๒๕๖๗	อยู่ระหว่างการก่อสร้าง
		ศรีรัช-เมืองทองธานี	๓.๐	๒	๒๕๖๘	อยู่ระหว่างการก่อสร้าง
๑๐	สายสีเหลือง	ลาดพร้าว-สำโรง	๓๐.๔	๒๓	๒๕๖๖	เปิดให้บริการครบทุกสถานี มิถุนายน ๒๕๖๖
		แยกรัชดา-ลาดพร้าว- แยกรัชโยธิน	๒.๖	๒	๒๕๗๑	อยู่ระหว่างเจรจาผู้รับสัมปทาน
๑๑	สายสีน้ำตาล	แคราย-ลำสาลี	๒๒.๑	๒๐	๒๕๗๑	เตรียมศึกษาทบทวนออกแบบ/เตรียม เอกสารประกวดราคา/PPP
๑๒	สายสีทอง (กทม.)	กรุงธนบุรี-สำนักงานเขต คลองสาน	๑.๘๘	๓	เปิดแล้ว	เปิดให้บริการ ๒๕๖๓
		สำนักงานเขตคลองสาน -สถานีประชาธิปไตย	๐.๙๕	๑	-	จัดหาแหล่งเงินทุนโครงการ (ภาคเอกชน)
๑๓	สายสีเทา (กทม.)	วัชรพล-ทองหล่อ	๑๖.๒๕	๑๕	๒๕๗๓	กก.วล. เห็นชอบ EIA ๑๗ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๕
		ลุมพินี-ท่าพระ	๑๙	๑๘	-	อยู่ระหว่างปรับแนวเส้นทาง
๑๔	สายสีฟ้า	สาทร-ดินแดง	๙.๕	๙	-	อยู่ระหว่างการศึกษา PPP

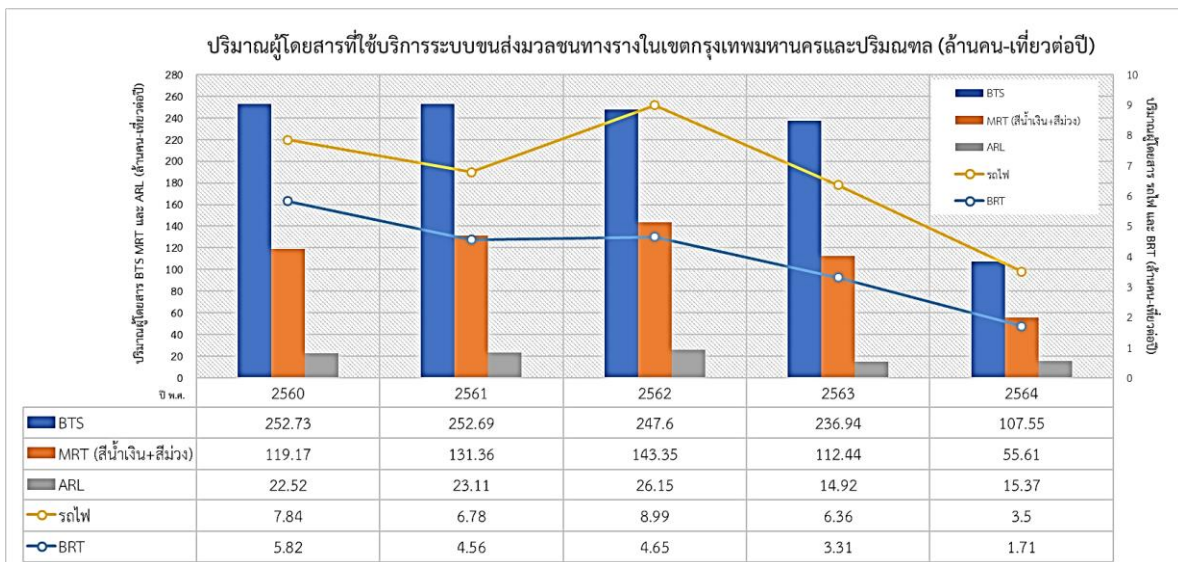


รูปที่ ๔.๑.๒ - ๓ แนวเส้นทางรถไฟฟ้า ๑๔ สาย จำนวน ๓๘๑ สถานี  
ในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล



รูปที่ ๔.๑.๒ - ๔ การพัฒนาระบบรถไฟฟ้าตามแผนแม่บทขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (Mass Rapid Transit Master Plan in Bangkok Metropolitan Region: M – MAP)

ปริมาณผู้โดยสารที่ใช้บริการระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ดังรูปที่ ๔.๑.๒ - ๕ พบว่า รถไฟฟ้าบีทีเอส (BTS) มีจำนวนผู้ใช้บริการสูงสุด รองลงมา คือ รถไฟฟ้ามหานคร (MRT) สายสีม่วงและสีน้ำเงิน รถไฟฟ้าแอร์พอร์ต เรล ลิงก์ (ARL) รถไฟ และรถโดยสารด่วนพิเศษ BRT ตามลำดับ อย่างไรก็ตามเมื่อพิจารณาการใช้บริการในช่วงปี พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๖๔ พบว่า ปริมาณผู้โดยสารมีจำนวนลดลง โดยเฉพาะในปี พ.ศ. ๒๕๖๔ สาเหตุจากต้องเผชิญกับสถานการณ์การแพร่ระบาดของ COVID-19 ส่งผลให้ผู้เดินทางมีการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการเดินทางโดยใช้ยานพาหนะส่วนบุคคล เช่น รถยนต์และรถจักรยานยนต์เพิ่มขึ้น จึงส่งผลให้ปริมาณผู้ใช้ระบบขนส่งสาธารณะทางรางลดลง ซึ่งสอดคล้องกับปริมาณการใช้รถโดยสารสาธารณะ จากหัวข้อที่กล่าวมาแล้วข้างต้น



รูปที่ ๔.๑.๒ - ๕ ปริมาณผู้โดยสารที่ใช้บริการระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ปี พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๖๔

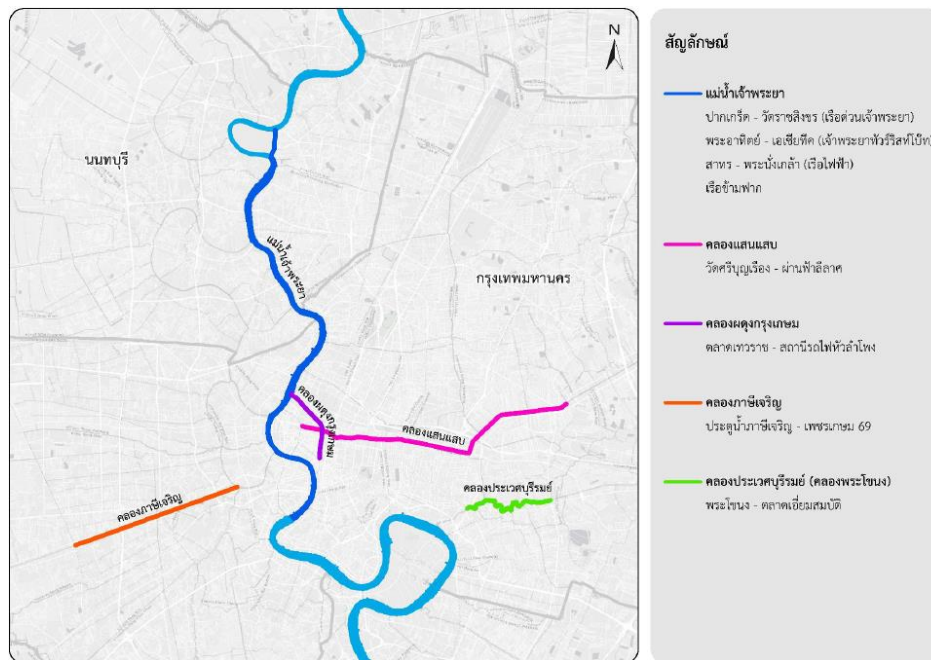
### ๓) ระบบขนส่งสาธารณะทางน้ำ

โครงข่ายการเดินทางทางน้ำในเขตกรุงเทพมหานคร ปัจจุบันแม่น้ำและคลองที่มีการให้บริการเดินเรือโดยสารสาธารณะประจำเส้นทาง ได้แก่ แม่น้ำเจ้าพระยา คลองแสนแสบ คลองผดุงกรุงเกษม คลองภาษีเจริญ และคลองประเวศบุรีรมย์ (คลองพระโขนง) สามารถสรุปข้อมูลโครงข่ายเส้นทางให้บริการได้ ดังตารางที่ ๔.๑.๒ - ๒ และรูปแสดงเส้นทางเดินเรือทั้ง ๕ สายทาง ดังรูปที่ ๔.๑.๒ - ๖ และรูปที่ ๔.๑.๒ - ๗

### ตารางที่ ๔.๑.๒ - ๒ สรุปเส้นทางที่ให้บริการเดินเรือ

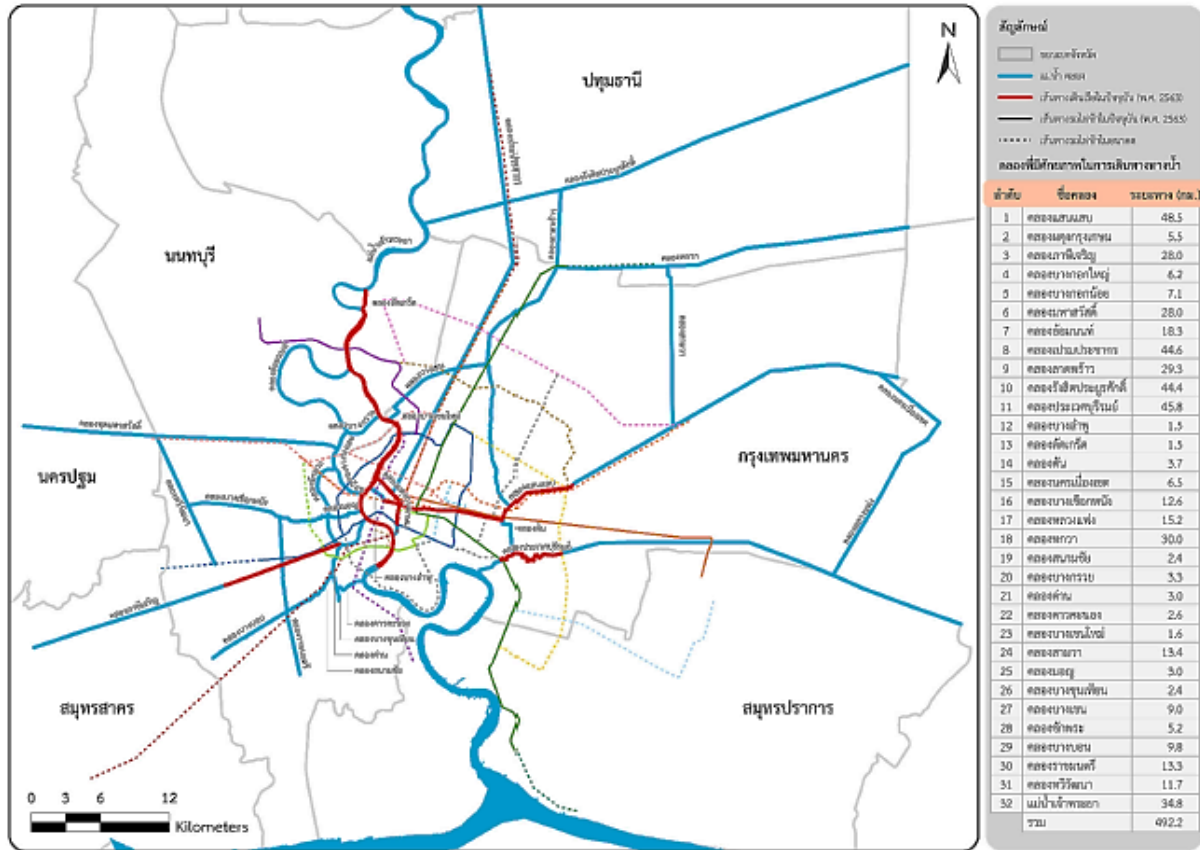
แม่น้ำ/คลอง	เส้นทางเดินเรือ	ระยะทาง (กิโลเมตร)	มิติคลอง (เมตร)	หน่วยงานรับผิดชอบ
แม่น้ำเจ้าพระยา	ปากเกร็ด-วัดราชสิงขร (เรือด่วนเจ้าพระยา) พระอาทิตย์-เอเชียทีก (เจ้าพระยาทัวร์ริสทิเบท) เรือข้ามฟาก	๓๔.๗๕	กว้าง ๑๕๐-๒๐๐ ม. ลึก ๑๓-๑๕ ม.	จท.
คลองแสนแสบ	วัดศรีบุญเรือง-ผ่านฟ้าลีลาศ	๑๗.๒๔	กว้าง ๒๐-๓๕ ม. ลึก ๒.๕ ม.	กทม.
คลองผดุงกรุงเกษม	ตลาดเทวราช-สถานีรถไฟหัวลำโพง	๔.๔๐	กว้าง ๒๐-๒๔ ม. ลึก ๒.๕ ม.	กทม.
คลองภาษีเจริญ	ประตูน้ำภาษีเจริญ-เพชรเกษม ๖๙	๑๑.๕๐	กว้าง ๑๕-๓๐ ม. ลึก ๒.๕ ม.	กทม.
คลองประเวศบุรีรมย์ (คลองพระโขนง)	พระโขนง-ตลาดเอี่ยมสมบัติ	๙.๐๐	กว้าง ๒๐-๔๐ ม. ลึก ๒-๒.๕ ม.	กทม.

ที่มา : โครงการศึกษาจัดทำแผนพัฒนาการเดินทางทางน้ำในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลและการเชื่อมต่อการเดินทางรูปแบบอื่น กรุงเทพมหานคร, สนช., ๒๕๖๔.



### รูปที่ ๔.๑.๒ - ๒ เส้นทางให้บริการเดินเรือโดยสารในปัจจุบัน

ที่มา : โครงการศึกษาจัดทำแผนพัฒนาการเดินทางทางน้ำในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลและการเชื่อมต่อการเดินทางรูปแบบอื่น กรุงเทพมหานคร, สนช., ๒๕๖๔.



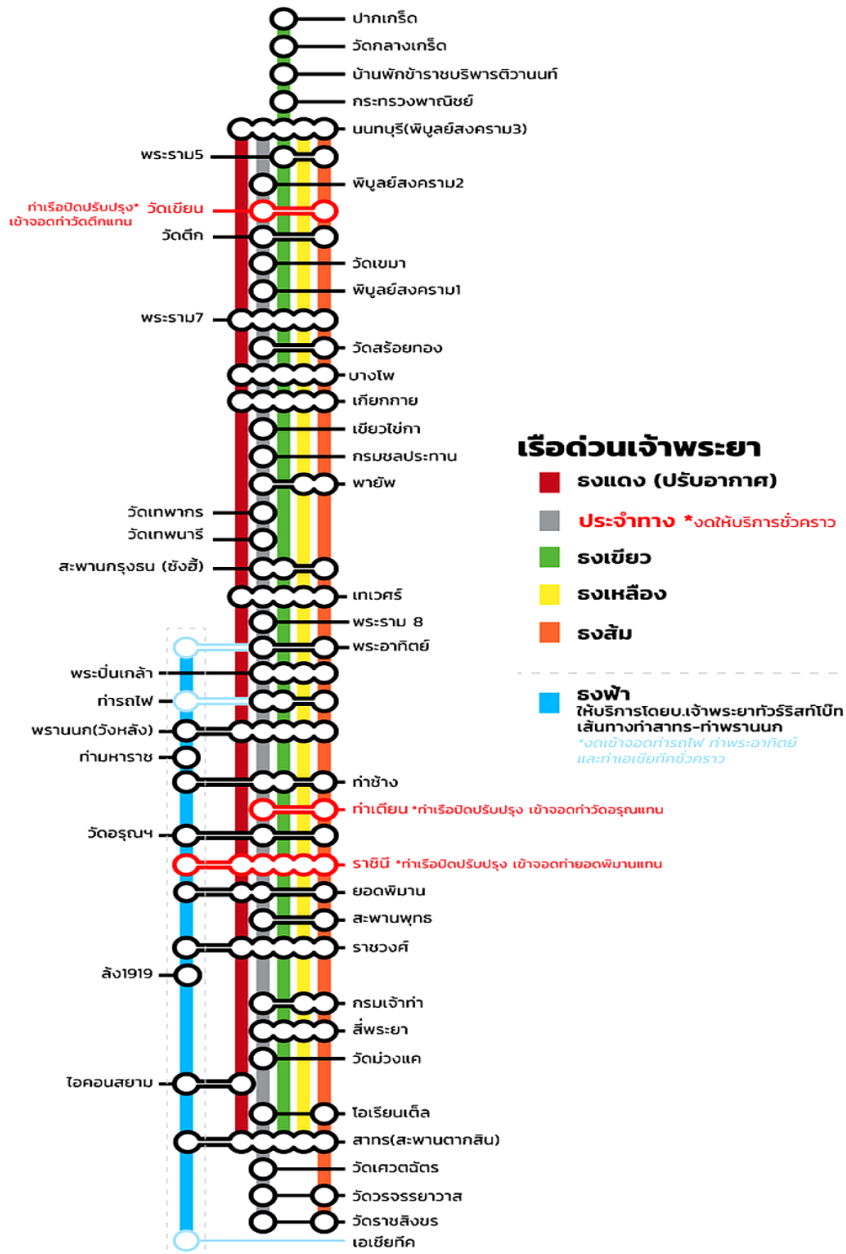
ที่มา : โครงการศึกษาจัดทำแผนพัฒนาการเดินทางทางน้ำในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลและการเชื่อมต่อการเดินทางรูปแบบอื่น  
กรุงเทพมหานคร, สนข., ๒๕๖๔.

### รูปที่ ๔.๑.๒ - ๗ คลองที่มีศักยภาพการให้บริการเดินเรือโดยสารทางน้ำในอนาคต

รายละเอียดโครงข่ายการเดินทางทางน้ำ ๕ สายทาง ดังนี้

#### ๓.๑) แม่น้ำเจ้าพระยา

แม่น้ำเจ้าพระยาเป็นแม่น้ำสายหลักที่ใช้สำหรับเดินทางสัญจรและท่องเที่ยว มีระยะทางเดินเรือโดยสารประมาณ ๓๔.๗๕ กิโลเมตร มีท่าเรือทั้งหมด ๔๗ ท่าเรือ เป็นท่าเรือที่อยู่ในการดูแลของกรมเจ้าท่าจำนวน ๒๙ ท่าเรือ สำหรับท่าเรืออื่น ๆ เป็นท่าเรือของวัดและเอกชน โดยมี บริษัท เรือด่วนเจ้าพระยา จำกัด เป็นผู้ให้บริการเดินเรือโดยสารซึ่งเริ่มให้บริการเดินเรือตั้งแต่ ปี พ.ศ. ๒๕๑๔ จนถึงปัจจุบัน และปัจจุบันมีผู้ประกอบการอื่กราย คือ บริษัท พลังงานบริสุทธิ์ จำกัด (มหาชน) เดินเรือไฟฟ้าในแม่น้ำเจ้าพระยา โดยโครงข่ายเส้นทางเดินเรือในแม่น้ำเจ้าพระยามีท่าต้นทาง คือ ท่าปากเกร็ด (จังหวัดนนทบุรี) และท่าปลายทาง คือ ท่าเอเชียทีค (เขตบางคอแหลม) โดยโครงข่ายเส้นทางให้บริการเดินเรือในแม่น้ำเจ้าพระยาแสดงดังรูปที่ ๔.๑.๒ - ๘



รูปที่ ๔.๑.๒ - ๘ เส้นทางให้บริการเดินเรือโดยสารในปัจจุบัน

๓.๒) คลองแสนแสบ

คลองแสนแสบเป็นคลองสำคัญที่เชื่อมต่อกับคลองมหานาค ผ่านย่านสำคัญของกรุงเทพมหานคร ได้แก่ ประตูน้ำ บางกะปิ หัวหมาก บางขุนนนท์ มีนบุรี และหนองจอก ไปออกแม่น้ำบางปะกงที่จังหวัดฉะเชิงเทรา มีความยาวทั้งสิ้นประมาณ ๗๓.๘ กิโลเมตร คลองแสนแสบแบ่งออกเป็น ๒ ช่วง คือ คลองแสนแสบใต้เริ่มจากคลองมหานาคบริเวณวัดบรมนิวาสราชวรวิหารไปถึงหัวหมาก คลองต้น และคลองแสนแสบเหนือโดยเริ่มจากหัวหมากผ่านคลองสามเสนช่วงปลาย (คลองต้น) ผ่านบางขุนนนท์ไปออกแม่น้ำบางปะกงจังหวัดฉะเชิงเทรา ปัจจุบันคลองแสนแสบมีความสำคัญใช้สำหรับเดินทางสัญจร มีระยะทางเดินเรือโดยสาร ๑๗.๒๔ กิโลเมตร มี ๒๘ ท่าเรือ ซึ่ง บริษัท ทรอปคริวขนส่ง (๒๐๐๒) จำกัด เป็นผู้ก่อสร้างท่าเรือและเป็นผู้ประกอบการเดินเรือเพียงรายเดียว ซึ่งเริ่มเดินเรือในคลองแสนแสบอย่างเป็นทางการเมื่อวันที่ ๑ ตุลาคม ๒๕๓๓ จนถึงปัจจุบัน

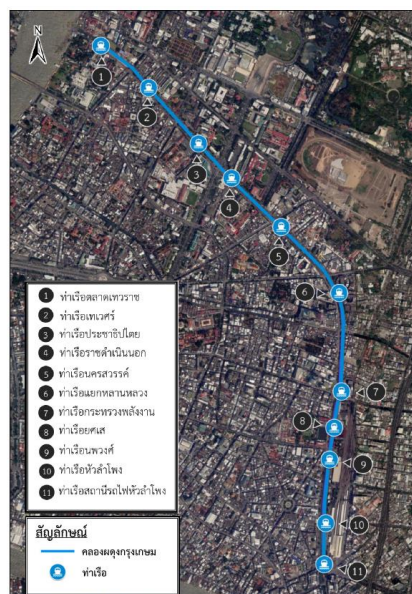
โครงข่ายเส้นทางการเดินเรือในคลองแสนแสบมีท่าเรือต้นทาง คือ ท่าเรือวัดศรีบุญเรือง (เขตบางกะปิ) และท่าเรือปลายทาง คือ ท่าเรือผ่านฟ้าลีลาศ (เขตพระนคร) โดยเส้นทางการให้บริการแบ่งเป็น ๒ ช่วง ได้แก่ สายในช่วงท่าเรือผ่านฟ้าลีลาศ-ท่าเรือประตูน้ำ และสายนอกช่วงท่าเรือประตูน้ำ-ท่าเรือวัดศรีบุญเรือง ระยะทางเดินเรือรวม ๑๗.๒๔ กิโลเมตร มีความกว้างคลอง ๒๐ - ๓๕ เมตร ลึก ๒.๕ เมตร ลักษณะคลองแสนแสบแสดงดังรูปที่ ๔.๑.๒ - ๙



รูปที่ ๔.๑.๒ - ๙ โครงข่ายเส้นทางการให้บริการเดินเรือในคลองแสนแสบ

๓.๓) คลองผดุงกรุงเกษม

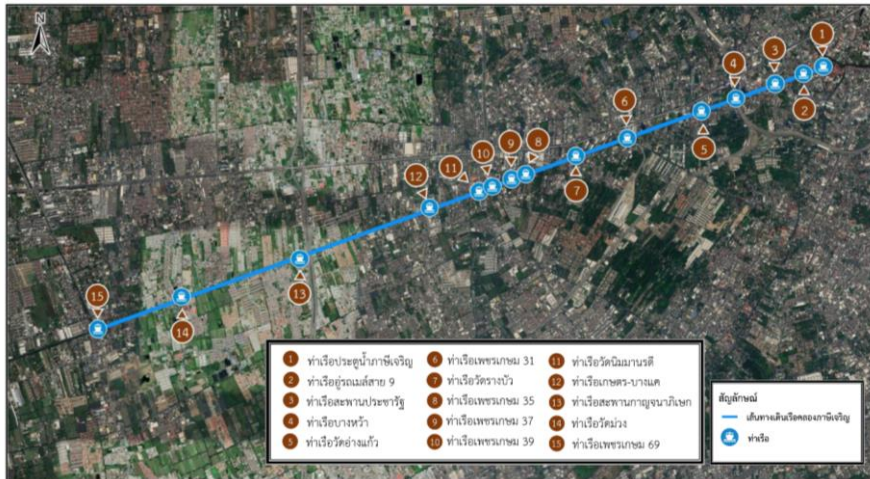
คลองผดุงกรุงเกษมเป็นคลองขุดรอบพระนครชั้นนอก (ชั้นที่สาม) จากปากคลองริมแม่น้ำเจ้าพระยาบริเวณวัดเทวราชกุญชรวรวิหาร (วัดสมอแครง) ย่านเทเวศร์ มีแนวขนานไปกับคลองคูเมืองเดิม ผ่านย่านหัวลำโพงตัดผ่านคลองมหานาคไปทะเลสู่แม่น้ำเจ้าพระยาอีกด้านหนึ่งบริเวณวัดแก้วแจ่มฟ้า สี่พระยา ความยาวคลองในปัจจุบันประมาณ ๕.๕ กิโลเมตร ความกว้างคลองประมาณ ๒๐ - ๒๔ เมตร และความลึก ๒.๕ เมตร ปัจจุบันมีการให้บริการเดินเรือโดยสารโดย บริษัท กรุงเทพมหานคร จำกัด โครงข่ายเส้นทางการเดินเรือในคลองผดุงกรุงเกษมมีท่าเรือต้นทาง คือ ท่าเรือตลาดเทวราช และท่าเรือปลายทาง คือ ท่าเรือสถานีรถไฟหัวลำโพง มีเส้นทางให้บริการเดินเรือในระยะทาง ๔.๔ กิโลเมตร ลักษณะคลองแสดงดังรูปที่ ๔.๑.๒ - ๑๐



รูปที่ ๔.๑.๒ - ๑๐ โครงข่ายเส้นทางการให้บริการเดินเรือในคลองผดุงกรุงเกษม

๓.๔) คลองภาษีเจริญ

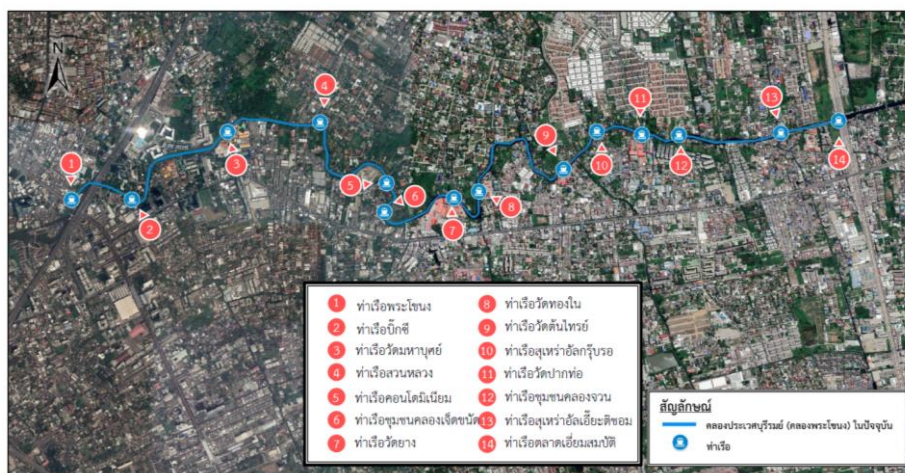
เริ่มต้นที่บริเวณคลองบางกอกใหญ่ ไปเชื่อมแม่น้ำท่าจีนที่ตำบลดอนไก่ดี จังหวัดสมุทรสาคร รวมความยาว ๒๘ กิโลเมตร คลองภาษีเจริญไหลผ่านเขตภาษีเจริญ เขตบางแค และเขตหนองแขม กรุงเทพมหานคร และอำเภอกระทุ่มแบน จังหวัดสมุทรสาคร ปัจจุบันมีการให้บริการเดินเรือโดยสารโดย บริษัท กรุงเทพมหานคร จำกัด เป็นผู้ประกอบการเพียงรายเดียวที่ให้บริการเดินเรือในคลองภาษีเจริญโครงข่ายเส้นทางการเดินเรือในคลองภาษีเจริญมีท่าต้นทาง คือ ท่าเรือประตูน้ำภาษีเจริญ และท่าเรือปลายทาง คือ ท่าเรือเพชรเกษม๖๙ มีจำนวน ๑๕ ท่า ระยะทางเดินเรือรวม ๑๑.๕๐ กิโลเมตร มีความกว้าง ๑๕ - ๓๐ เมตร ความลึก ๒.๕ เมตร ลักษณะคลองแสดงดังรูปที่ ๔.๑.๒ - ๑๑



รูปที่ ๔.๑.๒ - ๑๑ โครงข่ายเส้นทางให้บริการเดินเรือในคลองภาษีเจริญ

๓.๕) คลองประเวศบุรีรมย์ (คลองพระโขนง)

ลักษณะของคลองพระโขนงซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของคลองประเวศบุรีรมย์ เรียกว่า คลองประเวศบุรีรมย์ (คลองพระโขนง) มีความยาวประมาณ ๑๑ กิโลเมตร มีความกว้าง ๒๐ - ๔๐ เมตร ลึก ๒ - ๒.๕ เมตร โครงข่ายเส้นทางการเดินเรือในคลองประเวศบุรีรมย์ (คลองพระโขนง) มีท่าต้นทาง คือ ท่าเรือพระโขนง (เขตวัฒนา) และท่าเรือปลายทาง คือ ท่าเรือตลาดเอี่ยมสมบัติ (เขตสวนหลวง) การเดินเรือโดยสารคลองประเวศบุรีรมย์ (คลองพระโขนง) ในปัจจุบันเดินเรือโดยเอกชน มีระยะทางเดินเรือรวมประมาณ ๙ กิโลเมตร ลักษณะคลองแสดงดังรูปที่ ๔.๑.๒ - ๑๒

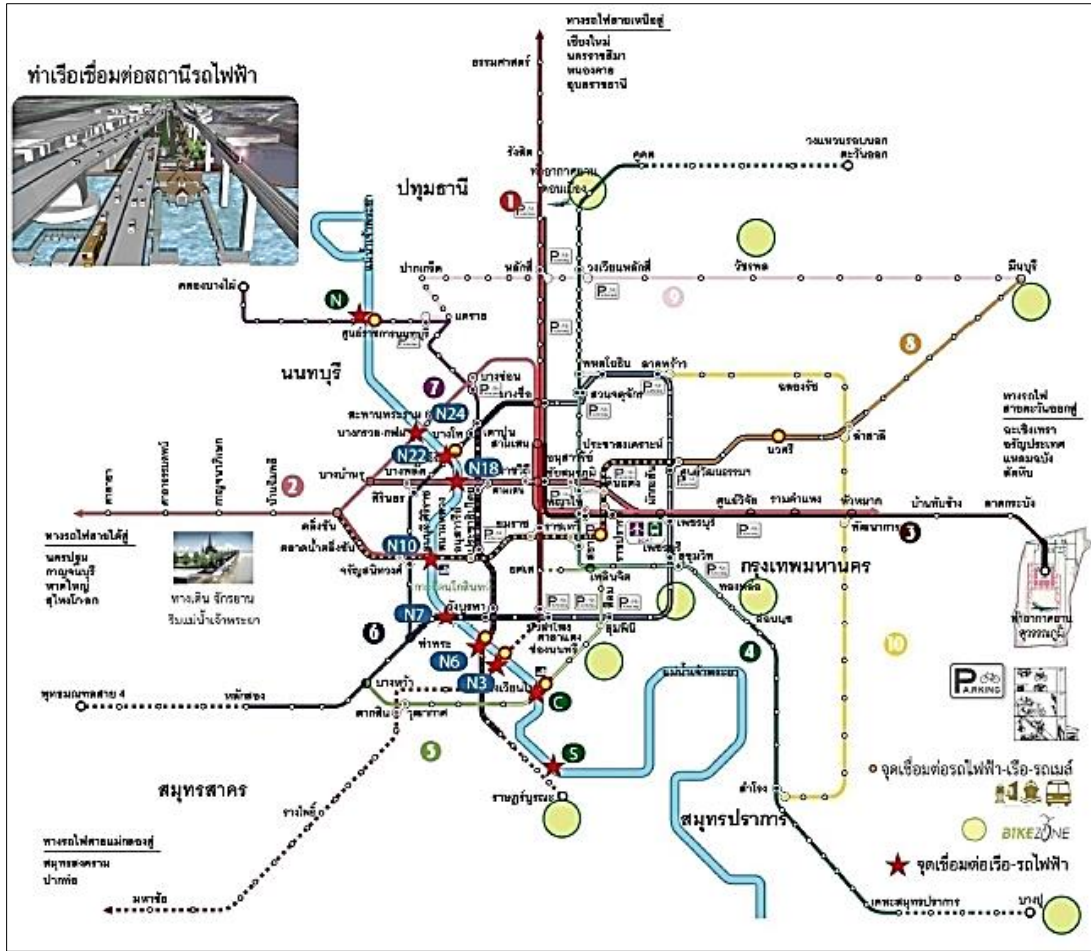


รูปที่ ๔.๑.๒ - ๑๒ ลักษณะคลองประเวศบุรีรมย์ (คลองพระโขนง)

ทั้งนี้ จากการศึกษาการพัฒนาาระบบขนส่งโดยสารทางน้ำในแม่น้ำเจ้าพระยาในเขตกรุงเทพมหานคร มีวัตถุประสงค์เพื่อพัฒนาระบบขนส่งโดยสารทางน้ำ และการเชื่อมต่อระบบโดยสารสาธารณะระหว่างเรือโดยสาร ระบบราง (รถไฟฟ้า) และรถโดยสารประจำทาง เพื่อให้ประชาชนมีความสะดวก ปลอดภัย และเพิ่มทางเลือกในการเดินทางมากขึ้น มีแนวทางการดำเนินงานเพื่อพัฒนาโครงการฯ เชื่อมต่อการเดินทางทางน้ำกับการเดินทางรูปแบบอื่น ในลักษณะล้อ-ราง-เรือ ซึ่งมีระยะทางการเดินทางจากท่าเรือโดยสารไม่เกิน ๕๐๐ เมตร จำนวนทั้งหมด ๑๒ จุดเชื่อมต่อ ดังตารางที่ ๔.๑.๒ - ๓ และรูปที่ ๔.๑.๒ - ๑๓

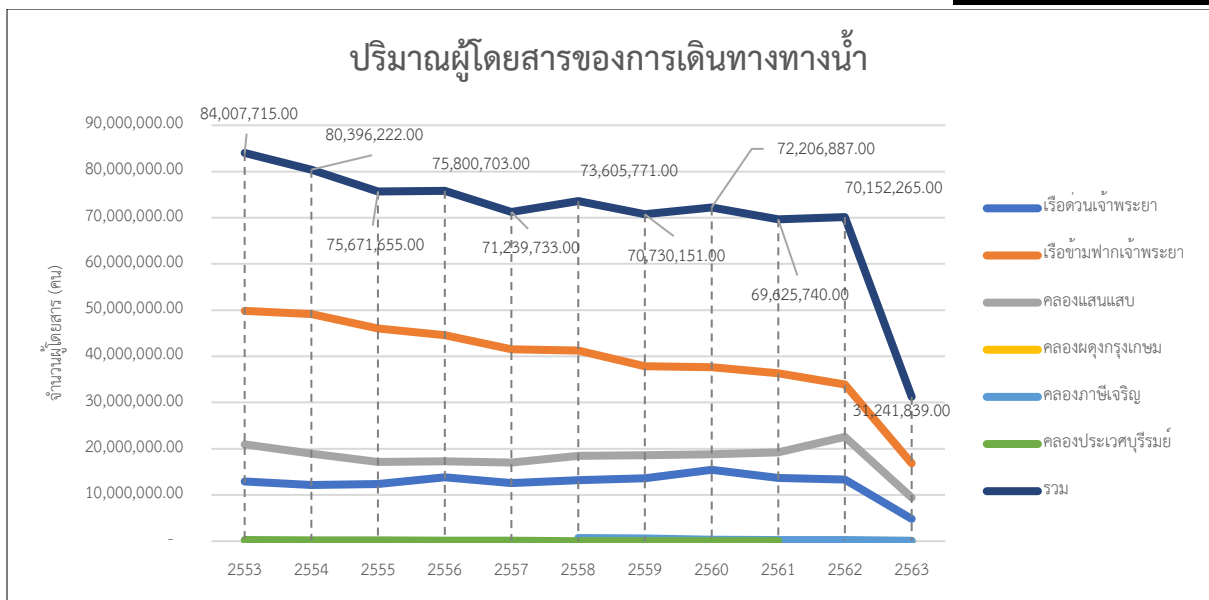
**ตารางที่ ๔.๑.๒ - ๓ การเชื่อมต่อการเดินทางทางน้ำการเดินทางรูปแบบอื่น ในลักษณะล้อ-ราง-เรือ**

ลำดับ	คลอง/แม่น้ำ	ท่าเรือ	รถไฟฟ้า	สถานีรถไฟฟ้า
๑	แสนแสบ	ท่าเรือรามหนึ่ง	สาย ARL	รามคำแหง
		ท่าเรือโศก	สายสีน้ำเงิน	เพชรบุรี
			สาย ARL	มักกะสัน
		ท่าเรือสะพานหัวช้าง	สายสีเขียวเข้ม	ราชเทวี
สายสีเขียวอ่อน	สนามกีฬาแห่งชาติ			
๒	ภาษีเจริญ	ท่าเรืออูร์เมล์สาย ๙	สายสีน้ำเงิน	บางเฒ่า
		ท่าเรือบางหว้า	สายสีน้ำเงิน	บางหว้า
			สายสีเขียวอ่อน	สนามกีฬาแห่งชาติ
		ท่าเรือเพชรเกษม ๓๑	สายสีน้ำเงิน	เพชรเกษม ๔๘
		ท่าเรือเพชรเกษม ๓๕	สายสีน้ำเงิน	ภาษีเจริญ
๓	ผดุงกรุงเกษม	ท่าเรือสถานีหัวลำโพง	สายสีน้ำเงิน	หัวลำโพง
๔	เจ้าพระยา	ท่าสะพานพระนั่งเกล้า	สายสีม่วง (เหนือ)	สะพานพระนั่งเกล้า
		ท่าบางโพ	สายสีน้ำเงิน	บางโพ
		ท่าราชินี	สายสีน้ำเงิน	สนามชัย
		ท่าสาทร	สายสีเขียวอ่อน	สะพานตากสิน



รูปที่ ๔.๑.๒ - ๑๓ จุดเชื่อมต่อระหว่างแม่น้ำเจ้าพระยา กับระบบขนส่งสาธารณะรูปแบบอื่น

ทั้งนี้ ปริมาณผู้โดยสารที่เดินทางทางน้ำในช่วงปี พ.ศ. ๒๕๕๓ - ๒๕๖๓ ปริมาณผู้โดยสารมีแนวโน้มลดลงเฉลี่ยร้อยละ ๑.๙ ต่อปี ทั้งนี้ ปริมาณผู้โดยสารในคลองแสนแสบ ปี พ.ศ. ๒๕๕๓ มีประมาณ ๒๑ ล้านคน ลดลงเหลือเพียง ๑๙ ล้านคนในปี พ.ศ. ๒๕๕๔ เนื่องจากอาจได้รับผลกระทบจากการเปิดเส้นทางรถไฟฟ้าแอร์พอร์ต เรล ลิงก์ ซึ่งเริ่มเปิดใช้งานในช่วงปลายปี พ.ศ. ๒๕๕๓ โดยช่วงคลองตันไปจนถึงประตูน้ำมีแนวเส้นทางขนานและแข่งขันกับคลองแสนแสบ นอกจากนี้ผู้โดยสารในคลองแสนแสบที่ลดลงแล้ว การเปิดให้บริการรถไฟฟ้าส่วนต่อขยายและเส้นทางใหม่มีผลกระทบต่อปริมาณผู้โดยสารของเรือข้ามฟากแม่น้ำเจ้าพระยา เช่น ในปี พ.ศ. ๒๕๕๖ มีการเปิดใช้รถไฟฟ้าบีทีเอส ส่วนต่อขยายทางพื้นที่ฝั่งธนบุรี (โพธิ์นิมิตร ตลาดพลู บางหว้า) และในปี พ.ศ. ๒๕๕๙ มีการเปิดใช้รถไฟฟ้าสายสีม่วง มีส่วนทำให้ปริมาณผู้โดยสารทางน้ำลดลง โดยเฉพาะปริมาณผู้โดยสารข้ามฟากของแม่น้ำเจ้าพระยา ขณะที่ในปี พ.ศ. ๒๕๖๒ มีผู้ใช้บริการเรือคลองแสนแสบมากขึ้นเนื่องจากการก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีเหลืองบนถนนรามคำแหง ทำให้ช่องจราจรลดลงและสภาพการจราจรติดขัด จึงมีการเดินทางทางน้ำเป็นอีกทางเลือกหนึ่งและในปี พ.ศ. ๒๕๖๓ ปริมาณผู้โดยสารทางน้ำลดลงทั้งระบบอย่างมากเนื่องจากผลกระทบจากการแพร่ระบาดของไวรัส COVID-19 สรุปสถิติปริมาณผู้โดยสารทั้งปีในแต่ละคลองและแม่น้ำเจ้าพระยาดังรูปที่ ๔.๑.๒ - ๑๔

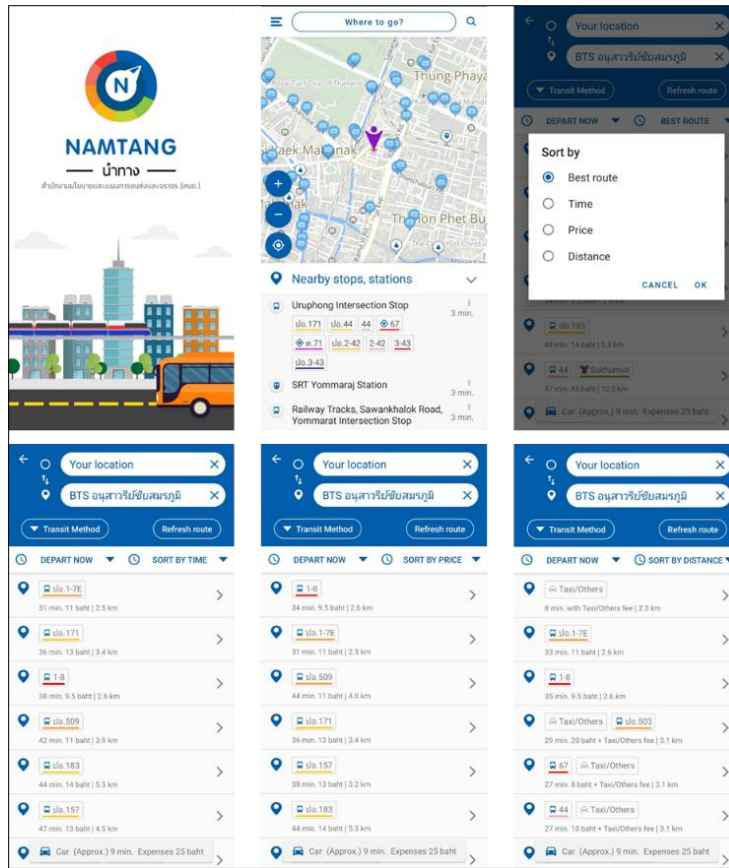


รูปที่ ๔.๑.๒ - ๑๔ สถิติปริมาณผู้โดยสารของการเดินทางทางน้ำ ช่วงปี พ.ศ. ๒๕๕๓ - ๒๕๖๓

#### ๔.๑.๓ แอปพลิเคชันที่อำนวยความสะดวกในบริการขนส่งสาธารณะ

##### ๑) NAMTANG (นำทาง)

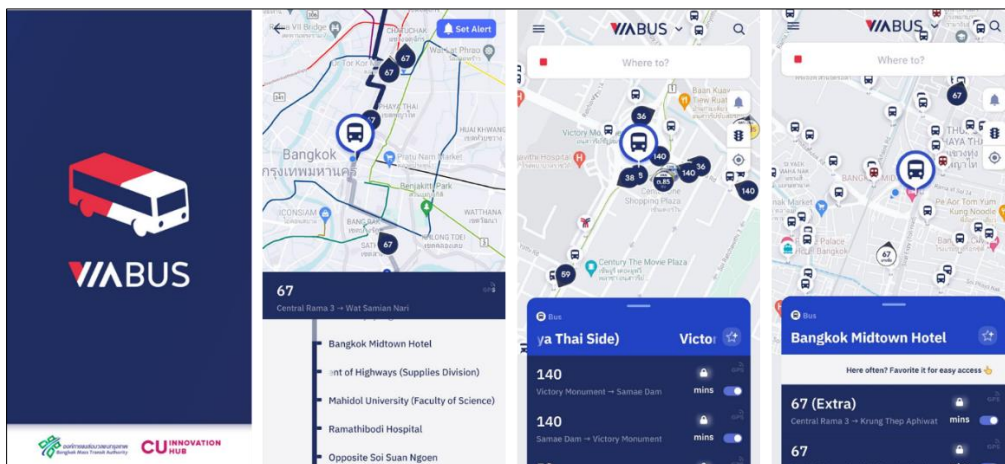
แอปพลิเคชัน NAMTANG เป็นโปรแกรมประยุกต์เพื่อใช้อำนวยความสะดวกในการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะหลายรูปแบบ เช่น รถไฟ รถไฟฟ้า รถโดยสารประจำทาง รถตู้โดยสารประจำทาง รถสองแถว เรือโดยสารประจำทาง และเรือข้ามฟาก ภายในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล และรองรับการเชื่อมต่อระบบขนส่งสาธารณะทุกรูปแบบ รวมทั้งเพิ่มประสิทธิภาพในการวางแผนการเดินทางได้อย่างมีประสิทธิภาพ สะดวก ถูกต้อง เหมาะสม ตลอดจนช่วยลดระยะเวลาและค่าใช้จ่ายในการเดินทาง ซึ่งในอนาคตจะมีการพัฒนาประสิทธิภาพและขยายเครือข่ายแอปพลิเคชัน NAMTANG ให้สามารถรองรับการใช้ทั่วประเทศ มีการเชื่อมโยงข้อมูลตำแหน่งรถโดยสารสาธารณะภายใต้สังกัดกรมการขนส่งทางบก (ขบ.) เพื่ออำนวยความสะดวกให้กับประชาชนสามารถวางแผนการเดินทางได้ดียิ่งขึ้น ซึ่งฐานข้อมูล ระบบสารสนเทศ และโปรแกรมประยุกต์ สามารถรองรับได้ทั้งระบบ iOS และ Android พัฒนาโดยสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) และสนับสนุนให้เกิดการนำไปต่อยอดใช้ประโยชน์จากทุกภาคส่วน ข้อมูลในระบบ NAMTANG มาจากหลายหน่วยงาน ได้แก่ รถไฟฟ้า BTS รถไฟฟ้า MRT Airport Rail Link การรถไฟแห่งประเทศไทย รถโดยสารประจำทางด่วนพิเศษ รถโดยสารประจำทาง ขสมก. รถโดยสารในซอย รถตู้ รถโดยสารในเขตปริมณฑล เรือด่วนเจ้าพระยา เรือข้ามฟาก เรือคลองภาษีเจริญ เรือคลองแสนแสบ ดังรูปที่ ๔.๑.๓ - ๑



รูปที่ ๔.๑.๓ - ๑ NAMTANG Application

๒) ViaBus

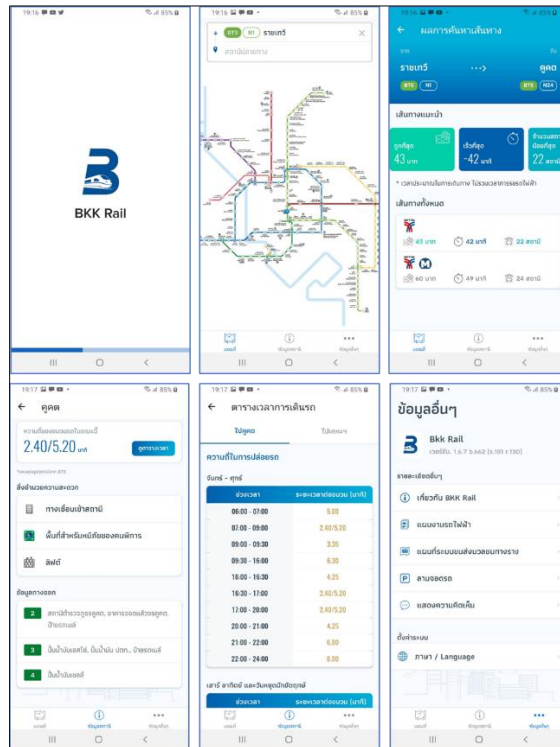
แอปพลิเคชัน ViaBus สามารถติดตามและนำทางระบบขนส่งประจำทางแบบเรียลไทม์ที่เชื่อมโยงทุกระบบคมนาคมรวมไว้ในแอปพลิเคชันเดียว โดยมีรถโดยสารสาธารณะ ขสมก. รถสองแถว รถตู้ระหว่างจังหวัด รถไฟฟ้า BTS รถไฟฟ้า MRT รถไฟ เรือด่วน และเรือข้ามฟาก โดยมีบริการครอบคลุมกว่า ๗๐ จังหวัด ดังรูปที่ ๔.๑.๓ - ๒ ซึ่งผู้ใช้งาน ViaBus จะรู้ตำแหน่งและหมายเลขรถโดยสารประจำทางป้ายประจำทางที่ใกล้ที่สุด สามารถค้นหาเส้นทางการเดินทางที่เร็วที่สุด เพื่อเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะสามารถรองรับได้ทั้งระบบ iOS และ Android พัฒนาโดยกลุ่มจากคณะวิศวกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย (อินทัช มาตวงษ์ปกรณ์, ธนัท เศรษฐ์ หอวัฒนพันธ์ และธนัชชัย ชัยหทัยพร) ได้ร่วมมือกับ ขสมก.



รูปที่ ๔.๑.๓ - ๒ แอปพลิเคชัน ViaBus

### ๓) BKK Rail

แอปพลิเคชัน BKK Rail สามารถรวมข้อมูลการเดินทางด้วยรถไฟฟ้า คำนวณราคา-ระยะทาง สำหรับการเดินทางด้วยรถไฟฟ้าในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล สามารถรองรับได้ทั้งระบบ iOS และ Android ดังรูปที่ ๔.๑.๓ – ๓ พัฒนาโดยกลุ่มสาขาวิชาโลจิสติกส์และระบบขนส่งทางราง คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยมหิดล ร่วมกับกรมการขนส่งทางราง และสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร BKK Rail ประกอบด้วยเมนูการใช้งาน ๓ ส่วนหลัก คือ ๑) แผนที่ ๒) ข้อมูลสถานี และ ๓) ข้อมูลอื่น ๆ โดยแสดงเส้นทางของผู้ให้บริการรถไฟฟ้าทุกราย ทั้ง BTS MRT และ ARL สามารถกำหนดหรือค้นหาสถานีได้ง่าย ตามสีของสายรถไฟฟ้า และผู้ให้บริการ แสดงผลค่าโดยสาร เวลาการเดินทาง และจำนวนสถานี พร้อมเส้นทางให้เลือกกำหนดการเดินทาง จากแผนที่ได้โดยตรง แสดง Train Approaching Time ของรถไฟฟ้า ARL แสดงแผนงานความคืบหน้า โครงการรถไฟฟ้า แสดงจำนวนที่ว่างของอาคารจอดรถ MRT และรองรับ ๒ ภาษา คือ ภาษาไทยและอังกฤษ



รูปที่ ๔.๑.๓ – ๓ แอปพลิเคชัน BKK Rail

#### ๔.๑.๔ ปัญหา/อุปสรรคในการดำเนินการระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

ปัจจุบันปริมาณการเดินทางในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลมีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้น โดยเฉพาะการเดินทางด้วยยานพาหนะส่วนบุคคล เช่น รถยนต์ส่วนบุคคลหรือรถจักรยานยนต์ส่วนบุคคล ส่งผลให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัด ปัญหามลภาวะทางอากาศ และปัญหาอุบัติเหตุบนท้องถนนเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ซึ่งจากการศึกษาและแก้ไขปัญหาจราจรรับจ้างสาธารณะของคณะกรรมการการคมนาคม สภาผู้แทนราษฎร สามารถสรุปปัญหาที่เกี่ยวข้องจากการดำเนินการระบบขนส่งสาธารณะ ดังนี้

##### ๑) ปัญหาการบริหารจัดการระบบขนส่งสาธารณะในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล

๑.๑) ด้านการบูรณาการของหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่จัดทำระบบการขนส่งสาธารณะ ได้แก่

(๑) การบูรณาการโครงข่ายระบบการขนส่งสาธารณะทางรางในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล มีการจัดทำระบบการขนส่งสาธารณะในหลายรูปแบบการขนส่ง ทั้งการขนส่งทางราง ทางถนน ทางน้ำมีหน่วยงานที่รับผิดชอบหลายหน่วยงาน การทำงานขาดการบูรณาการ ทั้งการวางแผนและการดำเนินการ

ทำให้ระบบขนส่งสาธารณะที่จัดทำไม่สนับสนุนหรือส่งเสริมกันได้อย่างมีประสิทธิภาพ เช่น ระบบขนส่งสาธารณะทางราง มีหน่วยงานรับผิดชอบ คือ รฟท. รฟม. และ กทม. การบริหารจัดการและการดำเนินงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวกับการจัดทำระบบขนส่งสาธารณะ มีแนวทางแตกต่างกันขึ้นกับนโยบายของผู้บริหารกระทรวง

(๒) การเลือกระบบการขนส่งสาธารณะที่เหมาะสมในแต่ละเส้นทาง ซึ่งหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจะต้องจัดระบบขนส่งสาธารณะมารองรับการเดินทางเพื่อให้เกิดการเชื่อมโยงและสามารถรองรับการเดินทางได้ทุกรูปแบบการขนส่ง ทั้งนี้การเลือกระบบการขนส่งสาธารณะที่เหมาะสมจะสัมพันธ์กับงบประมาณและวิธีการลงทุน เพื่อให้เกิดการเชื่อมต่อกับระบบขนส่งหลักและระบบรองให้มีประสิทธิภาพ ซึ่งส่งผลต่ออัตราค่าโดยสารและค่าครองชีพของประชาชนด้วย

(๓) การกำหนดเส้นทางรถโดยสารสาธารณะ ซึ่งเส้นทางการเดินรถโดยสารประจำทางระหว่างกรุงเทพมหานครและปริมณฑล บางเส้นทางมีความต่อเนื่องกันจากกรุงเทพมหานครไปสู่จังหวัดปริมณฑล ซึ่งการกำหนดเส้นทางในกรุงเทพมหานครจะอยู่ในความรับผิดชอบของคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางแต่ในจังหวัดอื่น ๆ จะอยู่ในความรับผิดชอบของคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกประจำจังหวัด ซึ่งเป็นคณะกรรมการคนละชุดกัน

#### ๑.๒) ด้านอัตราค่าโดยสารแพง

(๑) การจัดเก็บค่าแรกเข้าในแต่ละเส้นทางของรถไฟฟ้าที่ซ้ำซ้อน ปัจจุบันระบบขนส่งมวลชนทางรางมีการลงทุนจากหลายหน่วยงานและมีเงื่อนไขการลงทุนโครงการที่แตกต่างกัน ส่งผลถึงการกำหนดเงื่อนไขสัญญาสัมปทานเกี่ยวกับค่าแรกเข้าของแต่ละโครงการแตกต่างกัน ซึ่งการเดินทางด้วยรถไฟฟ้าข้ามสายจะต้องเสียค่าแรกเข้าซ้ำซ้อน ทำให้ต้องเสียเงินค่าโดยสารต่อเที่ยวสูงเกินจำเป็น

(๒) การดำเนินการเกี่ยวกับค่าโดยสารร่วมและระบบตั๋วร่วม การเชื่อมต่อการเดินทางระหว่างโหมดในการเดินทางแต่ละครั้งที่จะต้องใช้การเดินทางข้ามโหมดการขนส่ง ซึ่งในแต่ละโหมดหรือระบบการขนส่งไม่มีการจัดทำระบบการเรียกเก็บอัตราค่าโดยสารที่เป็นระบบเดียวกัน (ตั๋วร่วม) ทำให้ประชาชนผู้ใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะ ต้องชำระค่าโดยสารแยกกันในแต่ละระบบ ซึ่งเป็นการเสียหลายครั้งและซ้ำซ้อนกันในแต่ละระบบ หรือระบบเดียวกัน กระทั่งกับภาระค่าครองชีพที่เพิ่มขึ้น ดังนั้น การจัดให้มีระบบตั๋วร่วมจึงเป็นเครื่องมือหนึ่งที่จะนำมาแก้ไขปัญหาอัตราค่าโดยสารแพงที่เกิดขึ้นจากการเดินทางของประชาชนด้วยระบบขนส่งสาธารณะ และเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพการเชื่อมต่อได้ รวมทั้ง ระบบตั๋วร่วมจะเป็นวิธีการอำนวยความสะดวกในการชำระราคาค่าโดยสารของประชาชน เพื่อทำให้อัตราค่าโดยสารของการเดินทางของประชาชนในแต่ละครั้งมีความเหมาะสม

(๓) ประเด็นความซ้ำซ้อนและประสิทธิภาพการเชื่อมต่อของเส้นทางการให้บริการรถโดยสารสาธารณะ จากการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมขนส่งของกรุงเทพมหานครและปริมณฑลที่เพิ่มมากขึ้น และการขยายตัวและความเจริญของเมืองมีการเปลี่ยนแปลงไป ทำให้เส้นทางการเดินรถของรถโดยสารสาธารณะแต่ละประเภทที่กำหนดและอนุญาตให้เดินรถให้บริการอยู่เดิมไม่สอดคล้องกับสภาพของการเจริญเติบโตของเมืองและไม่สามารถตอบสนองความต้องการของประชาชนที่เปลี่ยนแปลงไป เส้นทางการเดินรถโดยสารประจำทางจึงมีความทับซ้อนกันในบางเส้นทาง ก่อให้เกิดปัญหาการจราจร และปัญหาฝุ่นละอองขนาดเล็ก (PM 2.5) จากปัญหาความซ้ำซ้อนของเส้นทางการเดินรถสาธารณะ จึงมีผลกระทบต่อ การเชื่อมต่อของเส้นทางการเดินรถให้บริการของรถโดยสารแต่ละประเภท รวมทั้งการเชื่อมต่อกับโหมดอื่น

(๔) ประเด็นการควบคุมคุณภาพการบริการของรถรับจ้างสาธารณะ

- รถจักรยานยนต์รับจ้างสาธารณะ กรมการขนส่งทางบกมีหน้าที่รับผิดชอบจดทะเบียนรถจักรยานยนต์รับจ้างสาธารณะ โดยขั้นตอนการขออนุญาต ผู้ขออนุญาตต้องมีคุณสมบัติตามที่กฎหมายกำหนด เพื่อเสนอให้คณะกรรมการพิจารณาอนุญาต ซึ่งสภาพปัญหาที่ต้องเผชิญในปัจจุบันจะพบภายหลังที่ได้รับอนุญาตแล้ว โดยส่วนใหญ่จะไม่ปฏิบัติตามที่กฎหมายกำหนด เช่น ผู้ที่ได้รับอนุญาตไม่ขับขี่ด้วยตนเอง ทำเลื้อยวินผิดกฎหมาย นำรถที่ไม่ได้รับอนุญาตมาใช้ขับ เป็นต้น โดยการควบคุมผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างสาธารณะจะมีการควบคุมคุณภาพการให้บริการกันเอง ซึ่งแม้จะมีตัวแทน หรือหัวหน้าวินเป็นผู้ควบคุม แต่ส่วนใหญ่จะมีปัญหาในทางปฏิบัติ เนื่องจากหัวหน้าวินบางแห่งเป็นผู้ที่ไม่ได้รับอนุญาตมาขับขี่ให้บริการ หรือนำรถที่ไม่ได้ขออนุญาตไว้มาให้บริการ กรณีการขอเพิ่มจำนวนรถจักรยานยนต์รับจ้างสาธารณะในแต่ละพื้นที่ จะเริ่มจากเสนอคำขอจัดตั้งสถานที่ตั้งวินต่อคณะกรรมการพิจารณาอนุญาต ส่วนการตรวจสอบควบคุมคุณภาพการให้บริการภายหลังการอนุญาตแล้ว ผู้ตรวจการของกรมการขนส่งทางบก และเจ้าหน้าที่ตำรวจของสถานีตำรวจในแต่ละท้องที่เป็นคณะกรรมการ มีอำนาจหน้าที่ตามกฎหมายที่สามารถเข้าควบคุมตรวจสอบได้

- รถยนต์ส่วนบุคคลรับจ้างสาธารณะ ปัญหาการควบคุมคุณภาพการให้บริการของรถรับจ้างสาธารณะประเภทรถแท็กซี่เกิดขึ้นจากหลักเกณฑ์ที่ไม่เคร่งครัด เช่น การขับรถแท็กซี่ ผู้ที่มีใบอนุญาตขับรถยนต์สาธารณะทุกคนสามารถเขารถจากอู่นำมาขับเพื่อให้บริการได้ จึงส่งผลกระทบต่อคุณภาพการให้บริการ ทั้งนี้ หากภาครัฐเพิ่มเติมหลักเกณฑ์อื่น ๆ นอกจากต้องมีใบอนุญาตขับรถยนต์สาธารณะ ก็จะเป็นการจำกัดสิทธิการประกอบอาชีพ ดังนั้น จึงต้องหามาตรการที่สมดุลเพื่อรักษาคุณภาพการให้บริการที่ดี ส่วนการพัฒนาคุณภาพหรือการรักษาคุณภาพการให้บริการรถแท็กซี่ โดยหลักการต้องการนิติบุคคลที่มีความรับผิดชอบในการให้บริการ แต่เอกชนที่มีศักยภาพจะมาประกอบกิจการได้มีน้อยมาก ประกอบกับอัตราค่าโดยสารที่กำหนดไว้ต่ำเกินไปไม่คุ้มค่างับการลงทุน จึงทำให้ผู้ประกอบการรถแท็กซี่ในปัจจุบันเป็นบุคคลธรรมดาที่เช่ารถของอู่มาให้บริการกับประชาชน ทำให้การพัฒนาคุณภาพหรือรักษาระดับการให้บริการเป็นไปได้ยาก

- รถตู้โดยสารสาธารณะ ปัญหาการบริการรถตู้โดยสารสาธารณะที่ไม่ได้รับอนุญาตและได้ขยายเพิ่มมากขึ้นจนกลายเป็นปัญหาอยู่ในปัจจุบันทำให้ผู้โดยสารใช้บริการรถตู้มีความเสี่ยงในด้านความปลอดภัยเนื่องจากปัจจุบันอุบัติเหตุทางถนนที่เกิดจากรถตู้โดยสารสาธารณะมีจำนวนเพิ่มมากขึ้นเกิดอุบัติเหตุบ่อยขึ้น โดยสาเหตุส่วนใหญ่พบว่ามาจากคน รถ และถนน รวมทั้งสิ่งแวดล้อมอื่น ๆ แต่ปัจจัยหลักสองอันดับแรก ได้แก่ ๑) คน ซึ่งเป็นปัญหาจากพฤติกรรมที่ไม่เคารพกฎจราจรหรือการไม่ตระหนักถึงความปลอดภัยของตนเองและผู้โดยสาร ๒) รถ สภาพของรถโดยสารที่มีอายุการใช้งานสูง การดัดแปลงสภาพรถและการติดตั้งอุปกรณ์ด้านความปลอดภัย

**๒) ปัญหาการปฏิบัติตามมาตรการควบคุมรถตู้โดยสารสาธารณะ**

๒.๑) การช่วยเหลือการเข้าถึงแหล่งทุนของผู้ประกอบการรถสาธารณะ ตามประกาศของคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางได้กำหนดให้รถตู้โดยสารระหว่างเมืองที่มีอายุการใช้งานครบ ๑๐ ปี ต้องเปลี่ยนเป็นรถโดยสารขนาดเล็ก (มินิบัส) มาใช้เดินรถให้บริการทดแทนตามเส้นทางที่ได้รับอนุญาต ผู้ประกอบการมีความจำเป็นต้องมีการลงทุนจัดหาใหม่ การขอสินเชื่อจากสถาบันการเงินตามปกติมีอัตราดอกเบี้ยที่สูง ผู้ประกอบการไม่สามารถแบกรับภาระดอกเบี้ยได้ ประกอบกับผู้ประกอบการบางรายมักจะไม่ได้อนุมัติสินเชื่อจากสถาบันการเงินเพราะไม่มีหลักประกันเพียงพอ

๒.๒) การช่วยเหลือด้านต้นทุนการให้บริการ การปฏิบัติตามประกาศของคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลาง ในการลงทุนระยะแรกต้องรับภาระค่าใช้จ่ายหลายด้าน ได้แก่ ภาระการผ่อนชำระราคาที่ดิน ค่าบำรุงรักษารถ ค่าเชื้อเพลิง ค่าประกันภัย การหยุดให้บริการในช่วงการแพร่ระบาดของโรค COVID-19 ดังนั้น ผู้ประกอบการจึงมีข้อเรียกร้องให้ภาครัฐช่วยเหลือด้วยการลดภาระต้นทุน เช่น การอุดหนุนค่าเชื้อเพลิงอย่างยั่งยืนเป็นระบบ อัตราเรียกเก็บค่าเบี่ยงประกันภัยที่มีความเหมาะสมสอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบัน เป็นต้น

#### ๔.๑.๕ ปัญหาด้านการเชื่อมต่อระบบขนส่งสาธารณะระบบหลักและระบบรอง (Feeder)

โครงข่ายรถไฟฟ้าตามแผนแม่บทการพัฒนากระบวนขนส่งมวลชนทางราง (M-Map) ภาครัฐได้มีการศึกษาและกำหนดเส้นทางให้ครอบคลุมพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑลจำนวน ๑๔ เส้นทาง ซึ่งปัจจุบันมีการเปิดให้บริการเดินรถไฟฟ้าและอยู่ระหว่างการก่อสร้าง จำนวน ๑๑ เส้นทาง ๒๑๒ สถานี ระยะทางประมาณ ๓๔๐ กิโลเมตร โดยคาดว่าจะสามารถเปิดให้บริการครบทั้ง ๑๔ เส้นทาง ภายในปี พ.ศ. ๒๕๗๒ ระยะทางรวมทั้งสิ้นประมาณ ๕๐๐ กิโลเมตร ทั้งนี้เมื่อพิจารณาถึงการเดินทางเข้าถึงโครงข่ายรถไฟฟ้าในปัจจุบัน พบว่ายังต้องเผชิญกับปัญหาที่หลากหลาย โดยเฉพาะการเชื่อมต่อระหว่างโครงข่ายไฟฟ้ากับระบบขนส่งสาธารณะ เช่น รถโดยสารสาธารณะประจำทาง และเรือโดยสารสาธารณะ ที่ยังไม่ครอบคลุมทุกพื้นที่และเอื้อต่อการใช้บริการรถไฟฟ้า จึงทำให้ไม่สามารถใช้งานระบบรถไฟฟ้าได้อย่างเต็มประสิทธิภาพ รวมทั้งจากการสำรวจสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อเชื่อมต่อการเดินทางบริเวณสถานีรถไฟฟ้า พบว่า ยังต้องเผชิญกับปัญหาทางกายภาพ เช่น สภาพทางเท้าที่ชำรุดทรุดโทรมไม่พร้อมใช้งาน การขาดร่มเงาบริเวณทางเท้าจากสถานีรถไฟฟ้าไปบริเวณจุดเชื่อมต่อการเดินทางรูปแบบอื่น ตลอดจนป้ายแสดงสัญลักษณ์/ข้อมูลนำทางสำหรับการเดินทางเข้าและออกจากสถานีไม่ครบถ้วน จึงเป็นสาเหตุที่ทำให้การเดินทางเชื่อมต่อและการเข้าถึงบริเวณสถานีรถไฟฟ้าไม่สามารถขับเคลื่อนให้เกิดผลและประสบความสำเร็จอย่างที่ตั้งใจไว้ ดังนั้น เพื่อให้ประสบผลสำเร็จและเป็นรูปธรรมหน่วยงานภาครัฐ อาทิ กรุงเทพมหานคร องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ หรือการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย จำเป็นต้องมีการบูรณาการร่วมกันอย่างเป็นระบบ เพื่อผลักดันการเชื่อมต่อทั้ง ๒ ระบบ อย่างมีประสิทธิภาพและเกิดประโยชน์สูงสุดแก่ผู้เดินทางทุกกลุ่มอย่างเท่าเทียม

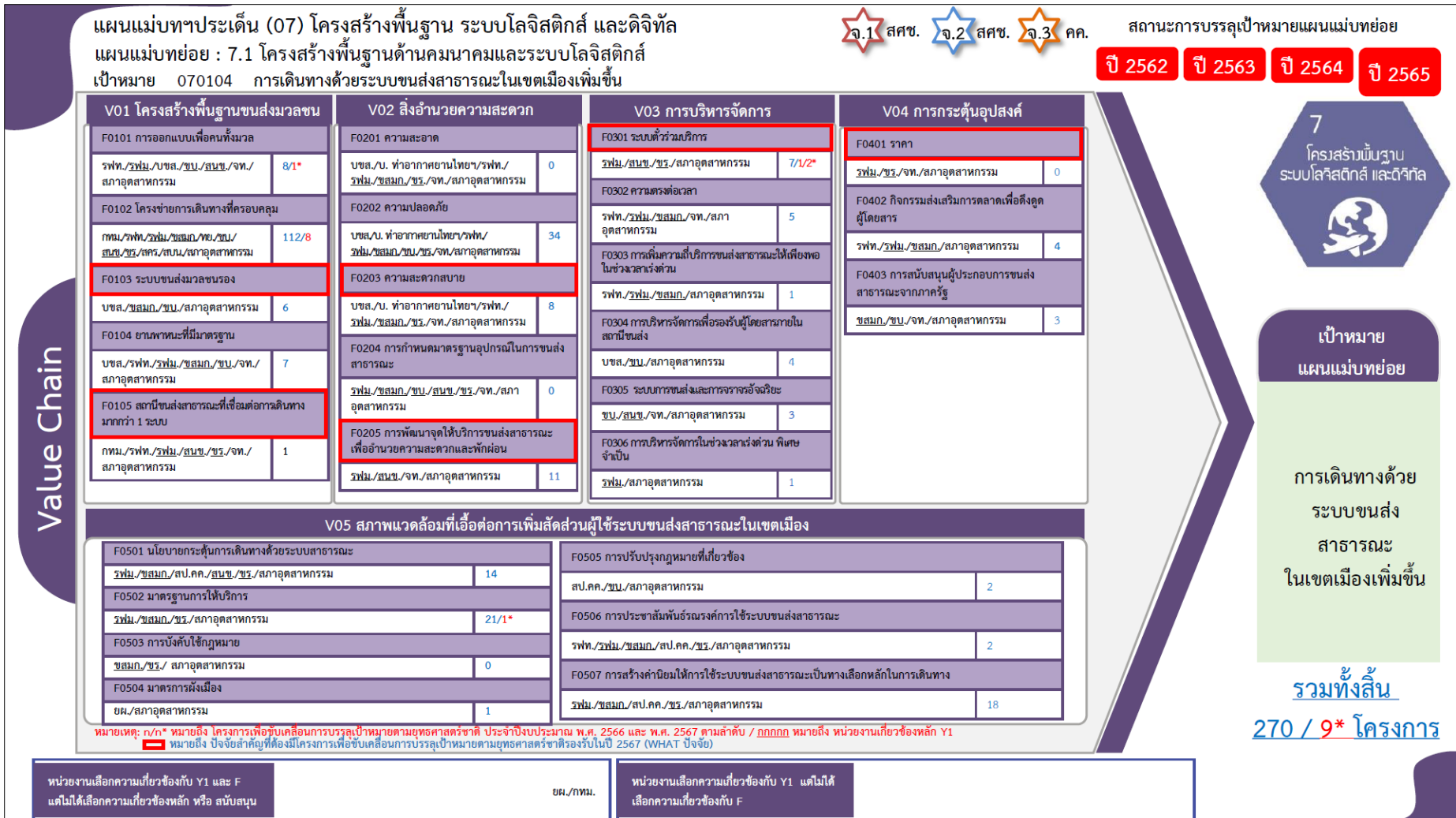
#### ๔.๑.๖ ปัญหาด้านการการจราจร

ปัจจุบันปัญหาของระบบขนส่งสาธารณะทั้งการเข้าถึงระบบขนส่งสาธารณะแต่ละประเภท ความเพียงพอ ราคา และการให้บริการ หรือแม้แต่สภาพอากาศ ปัญหามลพิษ และการเกิดโรคติดต่อ ในขณะที่ราคาต้นทุนของน้ำมันเชื้อเพลิงเพิ่มขึ้นก็ตาม แต่ประชาชนก็หันมาใช้รถส่วนบุคคลมากขึ้น ซึ่งจากการเพิ่มขึ้นของรถส่วนบุคคลนอกจากสะท้อนให้เห็นถึงความไม่ประสบความสำเร็จเท่าที่ควรของการรณรงค์ให้ใช้รถโดยสารสาธารณะ ยังส่งผลต่อปัญหาด้านจราจรบนท้องถนนในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑลด้วย ดังนั้น แนวทางการแก้ปัญหาจราจรสามารถทำได้หลากหลาย ซึ่งแผนแม่บทการแก้ไขปัญหาการจราจรในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล (สนข.) ได้กำหนดแนวทางแก้ไขปัญหา ๒ ส่วน คือ แนวทางที่ ๑ เพิ่มพื้นที่และความสามารถในการรองรับปริมาณการจราจรบนถนนในจุดที่จำเป็นด้วยการปรับปรุงแก้ไข และก่อสร้างแนวเส้นทางให้เชื่อมโยงกับโครงข่ายหลักที่เชื่อมต่อเมืองชั้นนอกเข้าสู่เมืองชั้นใน และแนวทางที่ ๒ เร่งส่งเสริมการใช้ระบบขนส่งสาธารณะเพื่อลดปริมาณรถส่วนบุคคลบนถนน ประกอบไปด้วย ๕ มาตรการ ได้แก่ การจัดพื้นที่จอดและจร (Park and Ride) ตามแนวขนส่งมวลชน การเพิ่มการเชื่อมต่อด้วยทางข้ามลอยฟ้า (Skywalk) การเพิ่มโครงข่ายเชื่อมต่อเข้าสู่สถานีรถไฟฟ้า (Access road to MRT Station) มาตรการส่งเสริมการใช้ระบบ

ขนส่งสาธารณะโดยใช้มาตรการควบคุม เช่น การเก็บค่าธรรมเนียมรถเข้าพื้นที่ชั้นใน (Road Pricing) การปรับเปลี่ยนอัตราภาษีรถยนต์ และมาตรการส่งเสริมการใช้ระบบขนส่งสาธารณะ เช่น การสนับสนุนระบบขนส่งสายรอง (Feeder) และการปรับเส้นทางการเดินเรือ เป็นต้น

#### ๔.๑.๗ การขับเคลื่อนตัวชี้วัดตามแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ เป้าหมายที่ ๐๗๐๑๐๔ การเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองเพิ่มขึ้น ณ ปี พ.ศ. ๒๕๖๕

มติคณะรัฐมนตรี (ครม.) เมื่อวันที่ ๑๘ พฤษภาคม ๒๕๖๔ เห็นชอบแนวทางการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ชาติไปสู่การปฏิบัติบนฐานข้อมูลเชิงประจักษ์ โดยให้หน่วยงานของรัฐจัดทำโครงการสำคัญในแต่ละปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐ โดยยึดแนวทางการดำเนินการตามมติ ครม. เมื่อวันที่ ๕ พฤษภาคม ๒๕๖๓ ใน ๔ แนวทาง ประกอบด้วย ๑) การมองเป้าหมายร่วมกัน ๒) การวิเคราะห์ห่วงโซ่คุณค่าที่ส่งผลให้บรรลุเป้าหมายแผนแม่บทย่อยและจัดทำข้อเสนอโครงการฯ ๓) การจัดลำดับความสำคัญของข้อเสนอโครงการฯ และ ๔) การจัดทำแผนปฏิบัติราชการ ซึ่งการขับเคลื่อนตัวชี้วัดตามแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ เป้าหมายที่ ๐๗๐๑๐๔ การเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองเพิ่มขึ้น ณ ปี พ.ศ. ๒๕๖๕ ได้กำหนดให้หน่วยงานของรัฐจัดทำคำขอโครงการฯ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๗ ซึ่งจัดทำข้อเสนอโครงการเพื่อขับเคลื่อนตัวชี้วัดแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ เป้าหมายที่ ๐๗๐๑๐๔ การเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองเพิ่มขึ้น ปี พ.ศ. ๒๕๖๗ ประกอบด้วย องค์ประกอบ (V) ปัจจัย (F) หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และจำนวนข้อเสนอโครงการ ดังรูปที่ ๔.๑.๗ - ๑



สนช. ได้ดำเนินการรวบรวมข้อมูลปริมาณผู้โดยสารด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลในช่วงปี พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๖๔ จากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ กรุงเทพมหานคร กรมเจ้าท่า (จท.) กรมการขนส่งทางบก (ขบ.) การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด (รฟฟท.) และองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) เพื่อประมวลสรุปผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัดสัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมด เพื่อสะท้อนผลการดำเนินงานในช่วงปี พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๖๔ ตามตัวชี้วัดแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ เป้าหมายที่ ๐๗๐๑๐๔ การเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองเพิ่มขึ้น ณ ปี พ.ศ. ๒๕๖๕ ดังตารางที่ ๔.๑.๗ - ๑ โดยมีวิธีการคำนวณ (รายปี) และนิยามของตัวชี้วัด ดังนี้

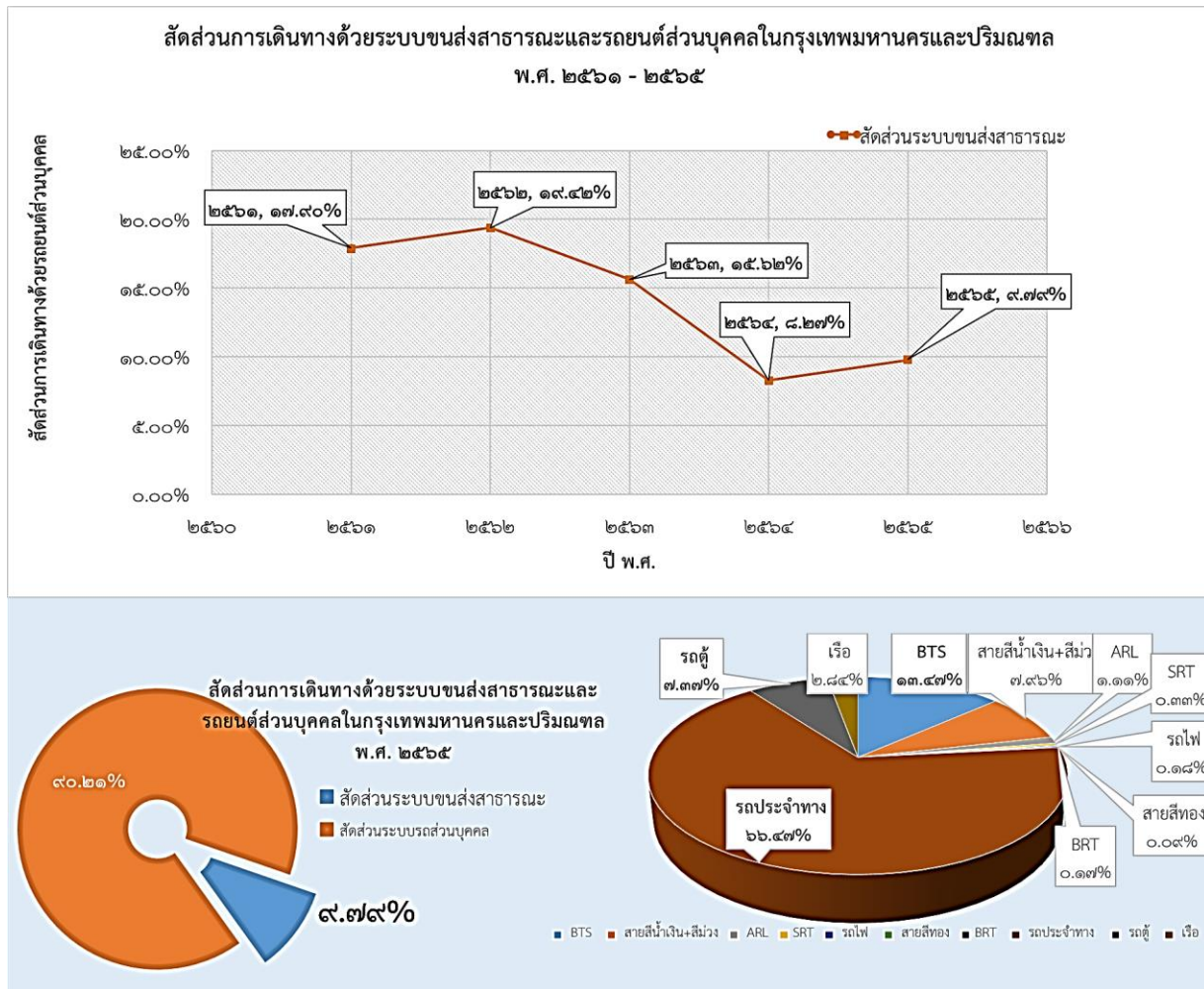
สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ =  $\frac{\text{ปริมาณผู้โดยสารของระบบขนส่งสาธารณะ/ค่าเฉลี่ยต่อเที่ยวในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (ร้อยละ)}}{\text{ปริมาณผู้โดยสารรวม}}$   
ที่มา: ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศการขนส่งและจราจร, สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

โดยปริมาณการเดินทางรวมของระบบขนส่งในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล มีองค์ประกอบของข้อมูล คือ ปริมาณการเดินทางของระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ประกอบด้วย ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ (BTS) รถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล (MRT) รถไฟฟ้าแอร์พอร์ตเรลลิงค์ (ARL) รถไฟฟ้ามหานครสายสีแดง (M) รถไฟฟ้ามหานครสายสีเหลือง (L) รถไฟฟ้ามหานครสายสีชมพู (C) รถไฟฟ้ามหานครสายสีส้ม (S) รถไฟฟ้ามหานครสายสีน้ำเงิน (N) รถไฟฟ้ามหานครสายสีเทา (T) รถโดยสาร BRT รถโดยสารประจำทาง รถตู้ และเรือ ส่วนข้อมูลปริมาณการเดินทางส่วนบุคคลในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ได้แก่ ปริมาณการเดินทางด้วยรถส่วนบุคคล โดยประมาณการเดินทางด้วยแบบจำลองระดับกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (Extended Bangkok Urban Area Model : eBUM) ของ สนช.

ตารางที่ ๔.๑.๗ - ๑ ปริมาณการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล  
ปี พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๖๕

รูปแบบการเดินทาง	ปริมาณการเดินทาง (ล้าน-คนเที่ยวต่อปี)					
	พ.ศ. ๒๕๖๐	พ.ศ. ๒๕๖๑	พ.ศ. ๒๕๖๒	พ.ศ. ๒๕๖๓	พ.ศ. ๒๕๖๔	พ.ศ. ๒๕๖๕
๑. BTS	๒๕๒.๗๓	๒๕๒.๖๙	๒๕๗.๖๐	๒๖๖.๙๔	๒๗๖.๕๕	๒๙๔.๓๘
๒. MRT (สายสีน้ำเงิน+สีม่วง)	๑๑๙.๑๗	๑๓๑.๓๕	๑๔๓.๓๕	๑๑๒.๔๔	๕๖.๓๙	๑๑๔.๘๗
๓. ARL	๒๒.๕๒	๒๓.๑๑	๒๖.๑๕	๑๔.๙๒	๑๕.๓๗	๒๐.๘๓
๔. รถไฟ	๗.๘๔	๖.๗๘	๘.๙๙	๖.๓๖	๓.๕๐	๒.๖๔
๕. BRT	๕.๘๒	๔.๕๖	๔.๖๕	๓.๓๑	๑.๗๑	๒.๔๗
๖. รถประจำทาง	๒,๒๓๓.๗๖	๒,๒๒๗.๕๐	๒,๕๗๔.๐๐	๑,๗๕๙.๐๙	๗๒๙.๔๔	๙๕๘.๙๘
๗. รถตู้	๒๑๑.๐๐	๒๐๔.๖๐	๑๔๒.๒๓	๕๘.๕๔	๑๑๖.๑๖	๑๐๖.๒๖
๘. เรือ	๗๑.๙๐	๖๙.๒๘	๗๑.๘๑	๓๗.๔๘	๒๐.๖๒	๔๐.๙๒
๙. รถไฟฟ้าสายสีทอง	-	-	-	-	-	๑.๓๕
<b>๑๐. รวมปริมาณการเดินทาง PT</b>	<b>๒,๙๒๔.๗๔</b>	<b>๒,๙๑๙.๘๗</b>	<b>๓,๒๑๘.๗๘</b>	<b>๒,๒๒๙.๐๘</b>	<b>๑,๐๕๐.๗๓</b>	<b>๑,๔๔๒.๗๑</b>
<b>II. ค่าเฉลี่ยเที่ยวต่อ (คน-เที่ยว/วัน)</b>	<b>๑.๓๒</b>	<b>๑.๔๙</b>	<b>๑.๔๙</b>	<b>๑.๔๙</b>	<b>๑.๔๙</b>	<b>๑.๔๙</b>
<b>๑๒. ปริมาณผู้โดยสารรวม (PV+PT)</b>	<b>๑๐,๗๘๓.๗๗</b>	<b>๑๐,๙๔๙.๔๐</b>	<b>๑๑,๑๒๔.๓๐</b>	<b>๙,๕๘๐.๐๒</b>	<b>๘,๕๒๒.๑๐</b>	<b>๙,๘๙๒.๔๑๗๙๒</b>

หมายเหตุ : ๑. ผลการวิเคราะห์เบื้องต้นจากการสำรวจการเดินทางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลโดยที่ปรึกษาโครงการศึกษาสำรวจการเดินทางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (Bangkok Travel Demand Survey) (โครงการ BTDS)  
๒. PT ปริมาณผู้โดยสารระบบขนส่งสาธารณะ  
๓. PV ปริมาณผู้โดยสารด้วยรถยนต์ส่วนบุคคล

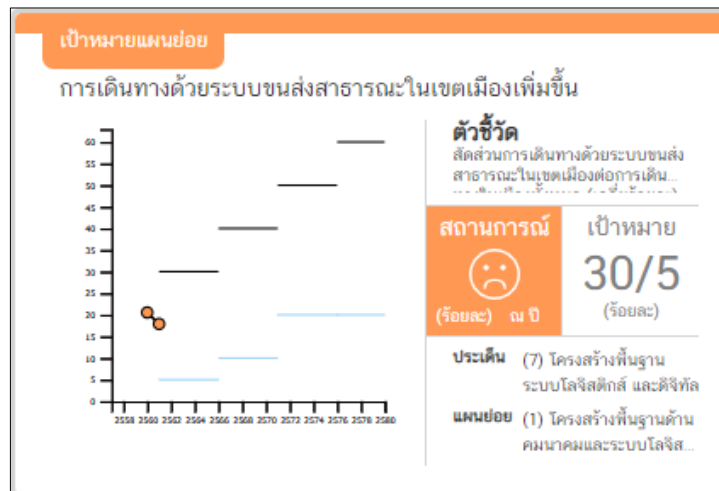


รูปที่ ๔.๑.๗ - ๒ ผลการดำเนินการตามเป้าหมายตัวชี้วัด ปี พ.ศ ๒๕๖๐-๒๕๖๕

จากตารางที่ ๔.๑.๗ - ๑ และรูปที่ ๔.๑.๗ - ๒ แสดงผลการเก็บข้อมูลและผลการวิเคราะห์สัดส่วนการเดินทางผู้โดยสารด้วยระบบขนส่งสาธารณะในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ระหว่างปี พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๖๕ ในแต่ละรูปแบบการเดินทาง โดยแบ่งผลการวิเคราะห์ตามสถานการณ์ที่แตกต่างกันได้ ๒ ช่วง ช่วงแรก คือ สภาวะปกติ คือ ช่วงปี พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๖๒ ซึ่งมีสัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล เฉลี่ยประมาณร้อยละ ๑๙ ต่ำกว่าค่าเป้าหมายที่กำหนดในปี พ.ศ. ๒๕๖๕ คือ ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๓๐ ช่วงที่ ๒ คือ สภาวะการแพร่ระบาดของ COVID-19 ในปี พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๔ โดยพบว่า ปริมาณผู้โดยสารรวมมีจำนวนลดลงจากปี พ.ศ. ๒๕๖๒ โดยในปี พ.ศ. ๒๕๖๓ มีปริมาณผู้โดยสารจำนวน ๒,๒๒๙.๐๘ ล้าน-คนเที่ยวต่อปี สัดส่วนระบบขนส่งสาธารณะคิดเป็นร้อยละ ๑๕.๖๒ และในปี พ.ศ. ๒๕๖๔ มีปริมาณผู้โดยสารจำนวน ๑,๐๕๐.๗๓ ล้าน-คนเที่ยวต่อปี สัดส่วนระบบขนส่งสาธารณะคิดเป็นร้อยละ ๘.๒๗ ทั้งนี้ สัดส่วนการเดินทางที่ลดลงในปี พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๔ เป็นผลจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของ COVID-19 และภาครัฐได้กำหนดมาตรการเพื่อป้องกันการแพร่ระบาดของ COVID-19 เช่น การทำงานที่บ้าน (Work Form Home) การเว้นระยะห่างระหว่างการเดินทาง จึงส่งผลให้การเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะมีจำนวนลดลงอย่างชัดเจน ตลอดจนประชาชนมีการเปลี่ยนพฤติกรรมการเดินทางโดยใช้รถส่วนบุคคลเพิ่มมากขึ้น รวมทั้งในปัจจุบันมีการใช้บริการ

รถ Taxi จักรยานยนต์ หรือรถที่ให้บริการผ่าน Application เพิ่มมากขึ้นเนื่องจากความสะดวกในการรับบริการ ส่งผลให้ปริมาณการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะมีค่าลดลง อย่างไรก็ตามเมื่อสถานการณ์การแพร่ระบาดของ COVID-19 และภาครัฐได้ผ่อนคลายมาตรการดังกล่าว ส่งผลให้ปริมาณการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะมีจำนวนเพิ่มขึ้น โดยในปี พ.ศ. ๒๕๖๕ มีปริมาณผู้โดยสารจำนวน ๑,๔๔๒.๗ ล้าน-คนเที่ยวต่อปี และสัดส่วนระบบขนส่งสาธารณะคิดเป็นร้อยละ ๙.๗๙ โดยพบว่า มีการเดินทางด้วยรถโดยสารประจำทางร้อยละ ๖๖.๔๗ รองลงมาคือ รถไฟฟ้า BTS ร้อยละ ๑๓.๔๗ และรถตู้ร้อยละ ๑๖.๓๗ ดังรูปที่ ๔.๑.๗ - ๒

ทั้งนี้จากการจัดทำข้อเสนอโครงการในช่วงระยะเวลาที่ผ่านมา จะเห็นได้ว่า สถานะการบรรลุเป้าหมายแผนแม่บทย่อย “การเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองเพิ่มขึ้น” ยังคงอยู่ในระดับวิกฤติ คือ อยู่ในระดับต่ำกว่าเกณฑ์ที่กำหนดค่อนข้างมาก ซึ่งอาจพิจารณาได้ว่าข้อเสนอโครงการเพื่อขับเคลื่อนตัวชี้วัดแผนแม่บทย่อยภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ ยังไม่สามารถตอบสนองหรือกระตุ้นให้เกิดการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะเพิ่มขึ้นได้



รูปที่ ๔.๑.๗ - ๓ ผลการดำเนินงานตามเป้าหมายแผนแม่บทย่อยโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ช่วงที่ ๑ พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๖๕ การเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองเพิ่มมากขึ้น

สนข. ได้สรุปปัญหา/อุปสรรค ที่ทำให้แนวโน้มการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะลดลง ส่งผลให้เป้าหมายแผนแม่บทย่อยโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในช่วงที่ ๑ พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๖๕ การเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองเพิ่มมากขึ้น ไม่เป็นไปตามเป้าหมายที่กำหนด ดังนี้

๑) ปัญหาการดำเนินงานและสถานะแวดล้อมที่เกี่ยวข้องกับการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ

๑.๑) การแพร่ระบาดของ COVID-19 ส่งผลให้การเดินทางลดลงอย่างมีนัยสำคัญ การใช้รถโดยสารสาธารณะลดลง และการใช้รถส่วนบุคคลเพิ่มมากขึ้น เพื่อลดความเสี่ยงต่อการติดเชื้อ COVID-19

๑.๒) ค่าใช้จ่ายในการเดินทางสามารถแข่งขันได้กับระบบขนส่งสาธารณะ เมื่อเทียบกับความสะดวกและความรวดเร็วในการเดินทาง

๑.๓) ระบบ Feeder ไม่เพียงพอและทั่วถึงในการเชื่อมต่อการเดินทางระบบขนส่งมวลชนหลัก (ระบบราง) ทั้งพื้นที่นอกเมืองและในเมือง เนื่องจากรถโดยสารสาธารณะเข้าถึงพื้นที่ที่อยู่อาศัยยาก หรือห่างไกล

ดังนั้น จึงเป็นอุปสรรคในการเดินทางเพื่อเชื่อมต่อกับระบบขนส่งมวลชนหลัก อีกทั้งการนำรถยนต์ส่วนบุคคลมาจอดในบริเวณจุดจอดแล้วจร (Park and Ride) มีค่าใช้จ่ายสูง ส่งผลทำให้การใช้รถยนต์ส่วนบุคคลเพิ่มมากขึ้น

๑.๔) สภาพปัญหาการติด ที่ใช้เวลาในการเดินทางด้วยรถโดยสารสาธารณะนานกว่ารถส่วนบุคคลผนวกกับผู้ใช้โดยสารไม่สามารถบริหารจัดการเวลาในการเดินทางได้ เนื่องจากไม่ทราบข้อมูลการเดินทางของรถโดยสารสาธารณะที่จะมารับ หรือช่องทางการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะรูปแบบอื่น มลภาวะทางอากาศ การจราจรที่แออัด ทำให้ร่างกายอ่อนเพลียส่งผลต่อประสิทธิภาพการทำงาน

๑.๕) การปฏิรูประบบรถโดยสารประจำทางในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑลไม่เป็นไปตามแผน ส่งผลทำให้รถโดยสารที่ใช้มีสภาพชำรุดทรุดโทรม เนื่องจากมีอายุเกินการใช้งานที่กำหนด และเส้นทางการเดินรถที่ซ้ำซ้อนและไม่สามารถรองรับการเดินทางเชื่อมต่อกับระบบรถไฟฟ้าและระบบเรือโดยสาร ซึ่งเป็นโครงข่ายหลักได้อย่างมีประสิทธิภาพ

๑.๖) การใช้ระบบขนส่งส่วนบุคคลผ่าน Application เพิ่มมากขึ้น ส่งผลทำให้สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพฯ มีแนวโน้มลดลง เนื่องจากสภาพของรถที่ให้บริการผ่านระบบ Application มีความสะดวกสบายมากกว่า และมีบริการรับ-ส่งถึงหน้าบ้าน เมื่อเทียบกับราคา เวลา และการเดินทางหลายต่อเพื่อเดินทางมายังระบบขนส่งสาธารณะหลัก ดังนั้น การจัดให้มีระบบขนส่งรอง (Feeder) ที่มีการให้บริการเชื่อมต่อครอบคลุมการเดินทางทั่วถึง สามารถกำหนดระยะเวลาการให้บริการ และราคาถูกลงกว่าจะเป็นปัจจัยสำคัญที่ดึงดูดให้ประชาชนมาใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะเพิ่มมากขึ้น

๑.๗) การพัฒนาระบบรถไฟฟ้าในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล ยังไม่ครบถ้วนทุกเส้นทาง ปัจจุบันเปิดให้บริการแล้ว ๑๒ สาย ระยะทาง ๒๔๒.๓๔ กม.

๑.๘) การพัฒนาระบบบัตรโดยสารร่วมและโครงสร้างอัตราค่าโดยสารร่วมมีความล่าช้ากว่าเป้าหมายที่กำหนดไว้

๑.๙) ประชาชนนิยมเดินทางโดยรถจักรยานยนต์ เนื่องจากมีความสะดวก รวดเร็ว และค่าใช้จ่ายในการเดินทางต่ำกว่า ดังนั้นภาครัฐจำเป็นต้องให้ความสำคัญกับการกำหนดกลยุทธ์ที่ช่วยกระตุ้นให้ประชาชนมาใช้บริการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะเพิ่มขึ้น เช่น การบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับจรรยาบรรณการเชื่อมต่อรูปแบบการเดินทางที่หลากหลาย การห้ามจอดในที่สาธารณะ และปรับเส้นทางการให้บริการรถโดยสารสาธารณะที่สอดคล้องกับความต้องการของประชาชนในเขตเมือง

๒) ปัญหาและอุปสรรคในการจัดเก็บข้อมูลปริมาณการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะรูปแบบต่าง ๆ เพื่อทำการวิเคราะห์และประมวลผลฯ ดังตารางที่ ๔.๑.๗ - ๒ และตารางที่ ๔.๑.๗ - ๓

ตารางที่ ๔.๑.๗ - ๒ ปัญหาและอุปสรรคในการจัดเก็บข้อมูลปริมาณการเดินทาง  
ด้วยระบบขนส่งสาธารณะทุกรูปแบบในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

กรุงเทพมหานครและปริมณฑล
<ul style="list-style-type: none"> <li>• จัดส่งข้อมูลของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องไม่ทันกำหนดการวิเคราะห์และประเมินผลฯ</li> <li>• ขาดการจัดเก็บข้อมูลที่เป็นระบบ</li> <li>• หน่วยงานที่เกี่ยวข้องไม่ได้จัดส่งข้อมูล</li> <li>• ข้อมูลที่นำมาใช้เป็นข้อมูลจากการคาดการณ์หรือข้อมูลที่ได้จากการคำนวณโดยใช้ Model ในการวิเคราะห์ เนื่องจากไม่สามารถจัดเก็บข้อมูลจริงได้</li> <li>• ประเภทผู้โดยสารของรถร่วมบริการ และรถหมวด ๔ ยังไม่สามารถจัดเก็บได้จริง</li> </ul>

ตารางที่ ๔.๑.๗ - ๓ หน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการจัดเก็บข้อมูลการเดินทาง : กรุงเทพมหานครและปริมณฑล

รายการข้อมูล	หน่วยงานจัดเก็บข้อมูล
๑. รถไฟฟ้าสายสีเขียว (BTS)	กทม.
๒. รถไฟฟ้าสายสีม่วง + น้ำเงิน	รฟม.
๓. รถไฟฟ้า ARL + SRT	รฟฟท.
๔. รถไฟ	รฟท.
๕. BRT	กทม.
๖. รถประจำทาง*	ขบ. + ขสมก./Model
๗. รถตู้	ขบ./Model
๘. เรือ	จท.
๙. ข้อมูลสำหรับใช้แบบจำลองและแหล่งข้อมูลอื่น ๆ	ศทส.(สปค.)

ดังนั้น ในปี ๒๕๖๕ สนข. จึงได้วิเคราะห์ปัจจัยตาม FVCT และจัดทำข้อเสนอแนะแนวทางการขับเคลื่อนการดำเนินงานเพื่อให้บรรลุเป้าหมาย “การเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองเพิ่มขึ้น” สำหรับดำเนินการขับเคลื่อนฯ และจัดทำข้อเสนอโครงการในปี ๒๕๖๖ ดังตารางที่ ๔.๑.๗ - ๔

ตารางที่ ๔.๑.๗ - ๔ แนวทางการขับเคลื่อนการดำเนินงานเพื่อให้บรรลุเป้าหมาย การเดินทางด้วยระบบขนส่ง  
สาธารณะในเขตเมืองเพิ่มขึ้น ปี พ.ศ. ๒๕๖๖

ปัจจัย	ประเด็นที่ควรขับเคลื่อน	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
F0401 ราคา	การลดค่าโดยสาร หรือค่าบริการที่จอดรถของอาคารจอดรถ/ ลานจอดที่เป็นจุดเชื่อมต่อการเดินทางของระบบขนส่ง สาธารณะ	รฟม./ขร./จท./ขบ./ ขสมก.
F0102 โครงข่ายการเดินทาง ที่ครอบคลุม	เร่งพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะทางรางและสิ่งอำนวยความสะดวก สะดวกในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล	รฟม./รฟท./รฟฟท./ขบ./ ขสมก./จท.
F0103 ระบบขนส่งมวลชนรอง	การพัฒนาระบบรถโดยสารประจำทางตามแผนปฏิรูปเส้นทาง เดินรถ เพื่อลดความทับซ้อนของเส้นทางเดินรถและปรับ บทบาทของรถโดยสารประจำทางให้เป็นระบบขนส่งมวลชน รอง (Feeder System) เพื่อทำหน้าที่ป้อนผู้โดยสารเข้าสู่ระบบ ขนส่งสาธารณะทางรางที่เป็นระบบหลัก	ขบ./ขสมก./จท.
F0303 การเพิ่มความถี่บริการขนส่ง สาธารณะให้เพียงพอ ในช่วงเวลาเร่งด่วน F0306 การบริหารจัดการในช่วง ระยะเวลาเร่งด่วนพิเศษ	การจัดให้มีจำนวนรถโดยสารสาธารณะที่เพียงพอ เหมาะสม โดยเฉพาะในช่วงเวลาเร่งด่วนที่มีการเดินทางจำนวนมาก หรือ บริเวณที่มีผู้โดยสารหนาแน่น ให้มีความเพียงพอต่อจำนวน ผู้โดยสารและใช้เวลาเดินทางที่เหมาะสม	จท./ขสมก./รฟม./รฟฟท./ รฟท.
F0201 ความสะอาด F0202 ความปลอดภัย F0203 ความสะดวกสบาย F0205 การพัฒนาจุดให้บริการ ขนส่งสาธารณะเพื่ออำนวยความสะดวก และความสะอาดและพักผ่อน	การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อรองรับการเดินทาง เชื่อมต่อระหว่างรถไฟฟ้าเส้นทางต่าง ๆ อย่างไร้รอยต่อ ตั้งแต่ จุดเริ่มต้นไปยังจุดสิ้นสุดของการเดินทางได้มาตรฐาน	รฟม./รฟท./รฟฟท./ขบ./ ขสมก./จท./บขส./สนข.
F0104 ยานพาหนะที่มีมาตรฐาน	การจัดหารถโดยสารใหม่ทดแทนรถโดยสารเดิมที่มีสภาพทรุดโทรม จากการใช้งานมานาน ปริมาณรถโดยสารที่เพียงพอ เหมาะสม กับเวลาการเดินทาง การบริหาร การเดินทางในเวลาเร่งด่วน	รฟม./รฟท./รฟฟท./ขบ./ ขสมก./จท./กทม.
F0301 ระบบตัวร่วมบริการ	การพัฒนาการบริหารจัดการบัตรโดยสารและอัตรา ค่าโดยสารร่วมในระบบขนส่งสาธารณะ เพื่ออำนวยความสะดวก สะดวกในการเดินทางเชื่อมต่อระหว่างระบบขนส่งสาธารณะ ประเภทต่าง ๆ อย่างเป็นระบบและมีประสิทธิภาพ	สนข./รฟม./รฟฟท./ ขสมก./จท./กทม.
F0305 ระบบการขนส่งและจราจร อัจฉริยะ	การพัฒนาแอปพลิเคชันที่ ครอบคลุมการเดินทางด้วย ระบบขนส่งสาธารณะทุกรูปแบบ เพื่ออำนวยความสะดวกในการ เลือกใช้ระบบขนส่งสาธารณะตามเวลาที่เหมาะสม	สนข./สปค.
F0503 การบังคับใช้กฎหมาย F0505 การปรับปรุงกฎหมายที่ เกี่ยวข้อง	การดำเนินมาตรการส่งเสริมให้เกิดการบริหารจัดการความ ต้องการเดินทางในรูปแบบต่างๆ เช่น การจัดเก็บค่าธรรมเนียม การใช้ถนนในเขตชุมชน การบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับจราจร อย่างจริงจัง เพื่อช่วยให้ประชาชนหันมาเดินทางด้วยระบบ ขนส่งสาธารณะมากขึ้น	ขบ./กทม.

#### ๔.๑.๘ การวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค (SWOT) สถานการณ์การเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

การวิเคราะห์จุดแข็ง (Strengths) จุดอ่อน (Weaknesses) โอกาส (Opportunities) และอุปสรรค (Threats) ที่ส่งผลกระทบต่อการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ทั้งจากปัจจัยภายในและปัจจัยภายนอก โดยรวบรวมข้อมูลจากแผนปฏิบัติการ แผนพัฒนาวิสาหกิจของหน่วยงานในสังกัด คค. ผลลัพธ์ที่ได้จากการวิเคราะห์จะนำไปใช้เป็นข้อมูลพื้นฐานสำคัญสำหรับการกำหนด วิสัยทัศน์ พันธกิจ เป้าประสงค์ และการจัดทำแนวทางการพัฒนาต่อไป โดยสรุปผลการวิเคราะห์ SWOT ในภาพรวม ได้ดังนี้

##### ๑) จุดแข็ง (Strengths)

**S1 มีนโยบายและยุทธศาสตร์ของประเทศที่ชัดเจน** เช่น ยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐) กระทรวงคมนาคม แผนปฏิบัติการด้านคมนาคม พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐ แผนแม่บทระบบราง (M-MAP) มีความครอบคลุมทั่วทั้งในกทม. และปริมณฑล และเชื่อมต่อกับสถานีขนส่งและสถานีรถโดยสาร สนามบิน ท่าเรือ ซึ่งสามารถเปลี่ยนถ่ายการเดินทางทั้งภายในท้องถิ่นไปยังภูมิภาคและนานาชาติ และแผนการปฏิรูประบบรถโดยสารประจำทางในเขตกรุงเทพมหานครและจังหวัดที่มีเส้นทางต่อเนื่อง

**S2 มีหน่วยงานของรัฐที่มีหน้าที่ควบคุม กำกับ ดูแล (Regulator) ระบบการขนส่งสาธารณะทางถนน แบบเบ็ดเสร็จ** ตั้งแต่การออกใบอนุญาตประกอบการขนส่ง การกำกับให้เป็นไปตามเงื่อนไขใบอนุญาตประกอบการขนส่ง การรับเรื่องร้องเรียน การตรวจสภาพรถ การพัฒนาและส่งเสริมผู้ประกอบการขนส่ง รวมทั้งการกำกับดูแลด้านความปลอดภัย ที่มีการเฝ้าระวังความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุของรถโดยสารสาธารณะและรถบรรทุกสินค้าขนาดใหญ่ที่ตรวจพบจากระบบ GPS

**S3 หน่วยงานของรัฐให้ความสำคัญกับการพัฒนาระบบขนส่งมวลชน** เช่น พัฒนาโครงข่ายรถไฟฟ้าในเขตเมืองทั้งระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน ระบบรถไฟฟ้าในเมืองที่ได้มีการพัฒนาโครงข่ายเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง

**S4 รัฐมีนโยบายที่มุ่งเน้นการใช้ประโยชน์โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและการพัฒนาระบบขนส่งทางถนนให้เชื่อมโยงกับการขนส่งรูปแบบอื่น** (ทางราง น้ำ และอากาศ) อย่างไร้รอยต่อมากขึ้น

**S5 มีพื้นที่หรือทรัพย์สินที่มีศักยภาพสามารถพัฒนาให้เกิดประโยชน์ได้** เช่น ทรัพย์สินของรพท. สถานีพริมน้ำและคลองที่มีความสวยงามสามารถสร้างมูลค่าเพิ่มด้านการท่องเที่ยวและย่านการค้าได้ เช่น คลองบางกอกน้อย คลองอ้อมนนท์ คลองขุดมหาสวัสดิ์ เป็นต้น

**S6 มีการพัฒนา Application ต่าง ๆ เพื่ออำนวยความสะดวกในการใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะและสามารถบริหารจัดการการเดินทางได้** เช่น Via Bus BKK Rail และ NAMTANG เป็นต้น

##### ๒) จุดอ่อน (Weaknesses)

**W1 ยังไม่มีแผนพัฒนาระบบการขนส่งสาธารณะทุกรูปแบบการขนส่ง**

**W2 กายภาพและสิ่งอำนวยความสะดวกต่อการเดินทางรูปแบบอื่น** เช่น การเดินทางเท้า ทางจักรยาน อาคารจอดแล้วจร หรือระบบขนส่งสาธารณะรูปแบบอื่น บริเวณสถานียังไม่ครบถ้วนและไม่ได้คุณภาพ

**W3 การออกแบบและพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกด้านคมนาคมขนส่งยังไม่สามารถรองรับการเดินทางของกลุ่มเปราะบาง** เช่น ผู้พิการ ผู้สูงอายุ ได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยยังมีปัญหาเรื่องความไม่สะดวกและความปลอดภัยในการเดินทาง

**W4 การบังคับใช้กฎหมายด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนและเรือโดยสาร** เช่น การไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร การบรรทุกผู้โดยสารมากเกินไปโดยเฉพาะในเวลาเร่งด่วน ไม่จอดรับส่งผู้โดยสารในบริเวณที่กำหนด ไม่มีอุปกรณ์ป้องกันภัยบนเรือโดยสาร เป็นต้น

**W5 การให้บริการระบบขนส่งสาธารณะยังไม่มีความสะดวกเพียงพอ** ส่งผลให้ประชาชนไม่พร้อมที่จะเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมการเดินทาง

**W6 ภาครัฐขาดการประชาสัมพันธ์และสร้างแรงจูงใจในการใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะอย่างต่อเนื่อง** เช่น ประชาสัมพันธ์การเข้าถึงจุดเชื่อมต่อการเดินทางที่สังเกตได้ง่าย เดินทางสะดวก รณรงค์การลดใช้รถยนต์ส่วนบุคคลและลดการเดินทางที่ไม่จำเป็น ให้เห็นประโยชน์ของการใช้ระบบขนส่งสาธารณะที่เกี่ยวข้อง เช่น ลดปัญหาการติด ลดปัญหาควันพิษ PM2.5 เป็นต้น

**W7 ขาดแผนบริหารจัดการระบบขนส่งสาธารณะในช่วงวิกฤติ** เช่น การปิดเส้นทางเนื่องจากการชุมนุม การเกิดอุบัติเหตุ หรือการเกิดการแพร่ระบาดของโรคต่าง ๆ เป็นต้น

**W8 ขาดการบูรณาการเชิงพื้นที่** เช่น พื้นที่โดยรอบสถานีที่มีการเชื่อมโยงการเดินทางหรือจัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกในการเดินทางอยู่ในความรับผิดชอบของหน่วยงานอื่น

**W9 โครงสร้างอัตราค่าโดยสารระบบรถไฟฟ้าที่มีราคาแพงเมื่อเทียบกับรายได้ขั้นต่ำ** เนื่องจากการทำสัญญาสัมปทานหลากหลายรูปแบบระหว่าง รฟม. และ กทม. ทำให้เกิดข้อจำกัดในการบริหารจัดการสัญญาสัมปทานในภาพรวมให้เชื่อมกันอย่างเป็นระบบ เพื่อให้สอดคล้องกับการดำเนินการตามนโยบายการเชื่อมต่อการเดินทางอย่างไร้รอยต่อ และระบบตั๋วร่วม (Common Ticket) และ พ.ร.บ. การบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม พ.ศ. .... ยังไม่มีผลบังคับใช้

**W10 ขาดการบูรณาการฐานข้อมูลระบบขนส่งผู้โดยสารทุกประเภท** ทั้งรถโดยสารประจำทางและไม่ประจำทาง ทำให้ข้อมูลการใช้ระบบขนส่งสาธารณะยังไม่ใช้ข้อมูลที่แท้จริง ไม่สามารถนำมาวิเคราะห์แผนหรือผลการดำเนินงานของหน่วยงานได้

**W11 ผู้ให้บริการระบบ Feeder ของภาครัฐ** มีสถานะภาพทางการเงินขาดความคล่องตัว ส่งผลต่อยานพาหนะในการให้บริการ ภาพลักษณ์ขององค์กรขาดความเชื่อมั่น และมีข้อจำกัดในการดำเนินการอื่น ๆ ในเชิงพาณิชย์เพื่อหารายได้ให้หน่วยงาน

### ๓) โอกาส (Opportunities)

**O1 มีมาตรการข้อบัญญัติ กทม. เรื่องควบคุมอาคารช่วยส่งเสริมการลดการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลในบริเวณพื้นที่ที่มีการจราจรหนาแน่นบนถนนและอยู่ใกล้สถานีรถไฟฟ้า** เป็นการส่งเสริมการเดินทางด้วยระบบราง

**02 นโยบายรัฐบาลมุ่งเน้นการพัฒนาาระบบการขนส่งมวลชนขนาดใหญ่เป็นหลัก** ในขณะที่รถโดยสารสาธารณะมีหน้าที่เป็น Feeder ทั้งในเขตกรุงเทพมหานครและจังหวัดที่มีเส้นทางต่อเนื่อง

**03 รัฐบาลสนับสนุนให้มีการลดการใช้รถส่วนบุคคลเพื่อลดการใช้พลังงานภาคการขนส่งและลดมลพิษทางอากาศ** และปรับเปลี่ยนการเดินทางให้มาใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองเพิ่มมากขึ้น

**04 ภาครัฐมีการบูรณาการแผนระดับจังหวัด** ดังนั้นจังหวัดปริมณฑลที่มีระบบโครงข่ายรถไฟฟ้า ได้แก่ ปทุมธานี นนทบุรี สมุทรปราการ สมุทรสาคร และนครปฐม สามารถพิจารณาตั้งงบประมาณเพื่อส่งเสริม สนับสนุนการเข้าถึงระบบรถไฟฟ้าได้

**05 ความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีช่วยเพิ่มประสิทธิภาพด้านการควบคุม กำกับดูแลระบบการขนส่งทางถนนให้มีคุณภาพ ประสิทธิภาพ และปลอดภัย** เช่น การใช้ข้อมูล GPS ควบคุมกำกับพฤติกรรมมารการขับรถของรถบรรทุก และรถโดยสารสาธารณะ เป็นต้น

**06 รัฐบาลส่งเสริมให้มีการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งที่ลดการปล่อยคาร์บอนไดออกไซด์และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม** เพื่อให้สอดคล้องกับโมเดลเศรษฐกิจ BCG และเป้าหมายการพัฒนาอย่างยั่งยืน (SDGs) เช่น การส่งเสริมและสนับสนุนการปรับเปลี่ยนมาใช้ยานยนต์ไฟฟ้าโดยใช้มาตรการจูงใจเพื่อส่งเสริมการใช้ยานยนต์ไฟฟ้า และส่งเสริมการใช้ยานยนต์ไฟฟ้าในระบบขนส่งสาธารณะ การพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่ง (TOD)

**07 นโยบายส่งเสริมผู้ประกอบการโดยการเปิดโอกาสให้ภาคเอกชนเข้าร่วมลงทุนในกิจการขนส่งสาธารณะและการสนับสนุนการฟื้นฟูองค์กรโดยภาครัฐ/การสนับสนุนด้านการเงินโดยภาครัฐ** เพื่อส่งเสริมให้มีบริการขนส่งสาธารณะเพิ่มมากขึ้น ลดภาระต้นทุนแก่ผู้ประกอบการ

#### ๔) อุปสรรค (Threats)

**T1 ความไม่แน่นอนของนโยบายภาครัฐ** ส่งผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลงนโยบาย เป้าหมายแผนการดำเนินงาน ทำให้ทิศทางการพัฒนาไม่ชัดเจน และขาดความต่อเนื่อง

**T2 ความผันผวนของราคาน้ำมัน** ส่งผลต่อการตัดสินใจใช้รถยนต์ส่วนบุคคลกรณีที่ราคาน้ำมันลดลง และหากราคาน้ำมันขึ้นราคา ส่งผลต่อต้นทุนด้านการขนส่งของผู้ประกอบการมีแนวโน้มทรงตัวอยู่ในระดับสูง จากราคาน้ำมันเชื้อเพลิง ทำให้ผู้ประกอบการบางส่วนต้องแบกรับต้นทุนที่เพิ่มสูงขึ้น กลายเป็นปัจจัยหลักที่กระทบต่อความสามารถในการทำกำไรของธุรกิจในระยะต่อไป

**T3 ยังไม่มีหน่วยงานเก็บข้อมูลปริมาณการใช้ระบบการขนส่งสาธารณะไม่ประจำทางรูปแบบอื่น** เช่น แท็กซี่ และรถจักรยานยนต์รับจ้างสาธารณะ เป็นต้น

**T4 การเชื่อมโยงโครงข่ายขาดการบูรณาการระหว่างหน่วยงาน** เช่น การพัฒนาและปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกโดยรอบสถานีมีการแบ่งหน้าที่ตามความรับผิดชอบตามกรรมสิทธิ์ที่ดิน การเชื่อมต่อสถานีกับอาคารพาณิชย์หรือพื้นที่ข้างเคียงเพื่อสาธารณะประโยชน์ หน่วยงานรับผิดชอบเดินรถไฟฟ้าไม่ได้รับผิดชอบการให้บริการรถสาธารณะเพื่อเชื่อมโยงไปยังชุมชนโดยรอบ ทางเดินเท้าและโครงข่ายทางจักรยาน และจุดจอดจักรยานบริเวณโดยรอบสถานีอยู่ในความรับผิดชอบขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ขาดการบูรณาการกับ

การโดยสารระบบรถไฟฟ้า การพัฒนาการเดินทางเรือในแม่น้ำและคลองต้องบูรณาการร่วมกันหลายหน่วยงานใน ส่วนกลางและส่วนท้องถิ่น ขาดเจ้าภาพในการบูรณาการหรือการขับเคลื่อนต้องจัดตั้งคณะกรรมการที่บูรณาการ ส่งผลให้มีความล่าช้าในการขับเคลื่อน

T5 การจัดระบบขนส่งสาธารณะให้เป็นสวัสดิการพื้นฐานไม่ครอบคลุมทุกระบบขนส่ง ซึ่งปัจจุบัน ภาครัฐจัดให้มีในระบบการขนส่งสาธารณะทางถนนและทางราง แต่ยังไม่มีการส่งเสริมการให้บริการเดินเรือสัญจร เช่น การส่งเสริมด้วยมาตรการทางการเงิน มาตรการการตลาด และการฝึกอบรมพัฒนา

T6 การปรับปรุงกฎหมาย กฎ ระเบียบ ประกาศ มีความล่าช้า ไม่ทันต่อความต้องการและความคาดหวัง ของประชาชน และการเปลี่ยนแปลง เช่น รถโดยสารประจำทางยังไม่มีใบอนุญาตให้ผู้พิการทางสายตานำสัตว์นำทาง ติดตัวไปในยานพาหนะหรือสถานที่ต่าง ๆ เนื่องจากกฎหมายว่าด้วยการขนส่งไม่อนุญาต และบทลงโทษ ทางกฎหมายยังไม่เข้มข้นมากพอทำให้ผู้ใช้รถใช้ถนนขาดวินัยจราจร ไม่เคารพกฎจราจร เป็นต้น

**๔.๑.๙ การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างจุดแข็งกับโอกาส จุดแข็งกับข้อจำกัด จุดอ่อนกับโอกาส และ จุดอ่อนกับอุปสรรค (TOWS Matrix)**

ภายหลังการประเมินสภาพแวดล้อมโดยการวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรคแล้วนำ ข้อมูลทั้งหมดมาวิเคราะห์ในรูปแบบความสัมพันธ์แบบ TOWS Matrix ระหว่างจุดแข็งกับโอกาส จุดแข็งกับ ข้อจำกัด จุดอ่อนกับโอกาส และจุดอ่อนกับอุปสรรค เพื่อกำหนดยุทธศาสตร์หรือกลยุทธ์ต่อไป TOWS Matrix เป็น เครื่องมือในการวิเคราะห์ปัจจัยในการบริหารจัดการองค์กร โดยใช้เครื่องมือพื้นฐานคือ SWOT ซึ่ง TOWS จะนำ ข้อมูล SWOT มาวิเคราะห์เชิงลึกในด้านสภาพแวดล้อมภายนอก (ภัยคุกคามและโอกาส) และสภาพแวดล้อม ภายใน (จุดอ่อนและจุดแข็ง) เทคนิคนี้สามารถใช้วิเคราะห์หน่วยงาน และองค์กร รวมทั้งกระบวนการทำงาน และ กลยุทธ์ได้ หลักการวิเคราะห์ TOWS แสดงได้ดังรูปที่ ๔.๑.๙ - ๑ และตารางที่ ๔.๑.๙ - ๑

		จุดแข็ง <b>Strengths (S)</b>	จุดอ่อน <b>Weaknesses (W)</b>
โอกาส <b>Opportunities (O)</b>	<b>S-O</b> จุดแข็ง-โอกาส	<b>W-O</b> จุดอ่อน-โอกาส	
อุปสรรค <b>Threats (T)</b>	<b>S-T</b> จุดแข็ง-อุปสรรค	<b>W-T</b> จุดอ่อน-อุปสรรค	

รูปที่ ๔.๑.๙ - ๑ การวิเคราะห์ TOWS Matrix

ตารางที่ ๔.๑.๙ - ๑ การวิเคราะห์ TOWS Matrix

<p style="text-align: center;">ปัจจัยภายใน</p> <p style="text-align: center;">ปัจจัยภายนอก</p>	<p><b>จุดแข็ง (Strengths)</b></p> <p>S1 มีนโยบายและยุทธศาสตร์ของประเทศที่ชัดเจน</p> <p>S2 มีหน่วยงานของรัฐที่มีหน้าที่ควบคุม กำกับ ดูแล (Regulator) ระบบการขนส่งสาธารณะทางถนน แบบเบ็ดเสร็จ</p> <p>S3 หน่วยงานของรัฐให้ความสำคัญกับการพัฒนาระบบขนส่งมวลชน</p> <p>S4 รัฐมีนโยบายที่มุ่งเน้นการใช้ประโยชน์โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและการพัฒนาระบบขนส่งทางถนนให้เชื่อมโยงกับการขนส่งรูปแบบอื่น</p> <p>S4 มีพื้นที่หรือทรัพย์สินที่มีศักยภาพสามารถพัฒนาให้เกิดประโยชน์ได้</p> <p>S5 มีการพัฒนา Application ต่าง ๆ เพื่ออำนวยความสะดวกในการใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะ</p>	<p><b>จุดอ่อน (Weaknesses)</b></p> <p>W1 ยังไม่มีแผนพัฒนาระบบการขนส่งสาธารณะทุกรูปแบบการขนส่ง</p> <p>W2 ภาวภาพและสิ่งอำนวยความสะดวกเชื่อมต่อการเดินทางรูปแบบอื่นยังไม่ครบถ้วนและไม่ได้คุณภาพ</p> <p>W3 การออกแบบและพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกด้านคมนาคมขนส่งยังไม่สามารถรองรับการเดินทางของกลุ่มเปราะบาง</p> <p>W4 การบังคับใช้กฎหมายด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน และเรือโดยสารยังไม่เข้มข้น</p> <p>W5 การให้บริการระบบขนส่งสาธารณะยังไม่มีความสะดวกเพียงพอ</p> <p>W6 ภาครัฐขาดการประชาสัมพันธ์และสร้างแรงจูงใจในการใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะอย่างต่อเนื่อง</p> <p>W7 ขาดแผนบริหารจัดการระบบขนส่งสาธารณะในช่วงวิกฤติ</p> <p>W8 ขาดการบูรณาการเชิงพื้นที่</p> <p>W9 โครงสร้างอัตราค่าโดยสารระบบรถไฟฟ้าที่มีราคาแพงเมื่อเทียบกับรายได้อัตรา</p> <p>W10 ขาดการบูรณาการฐานข้อมูลระบบขนส่งผู้โดยสารทุกประเภท</p> <p>W11 ผู้ให้บริการระบบ Feeder ของภาครัฐ มีสถานะภาพทางการเงินขาดความคล่องตัว</p>
<p><b>โอกาส (Opportunities)</b></p> <p>O1 มีมาตรการข้อบัญญัติ กทม. เรื่องควบคุมอาคารช่วยส่งเสริมการลดการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลในบริเวณพื้นที่ที่มีการจราจรหนาแน่น</p> <p>O2 นโยบายรัฐบาลมุ่งเน้นการพัฒนาการขนส่งมวลชนขนาดใหญ่เป็นหลัก ในขณะที่รถโดยสารสาธารณะมีหน้าที่เป็น Feeder</p> <p>O3 รัฐบาลสนับสนุนให้มีการลดการใช้รถส่วนบุคคลเพื่อลดการใช้พลังงานภาคการขนส่งและลดมลพิษทางอากาศ</p> <p>O4 ภาครัฐมีการบูรณาการแผนระดับจังหวัด</p> <p>O5 ความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีช่วยเพิ่มประสิทธิภาพด้านการควบคุมกำกับดูแลระบบการขนส่งทางถนน</p> <p>O6 รัฐบาลส่งเสริมให้มีการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งที่ลดการปล่อยคาร์บอนไดออกไซด์และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม</p> <p>O7 นโยบายส่งเสริมผู้ประกอบการ</p>	<p><b>จุดแข็ง-โอกาส (SO)</b></p> <p>SO1 กำหนดนโยบายและส่งเสริมผู้ประกอบการให้บริการขนส่งสาธารณะ feeder ที่ครอบคลุมทั่วทุกพื้นที่ (S1/O2/O7)</p> <p>SO2 กำกับดูแลการให้บริการที่ได้มาตรฐานและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมเพื่อส่งเสริมให้เกิดการเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางมากขึ้น (S2/O3/O6)</p> <p>SO3 มุ่งเน้นการใช้ประโยชน์โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและการพัฒนาระบบขนส่งทางถนนให้เชื่อมโยงกับการขนส่งรูปแบบอื่นโดยบูรณาการร่วมกับหน่วยงานระดับจังหวัดปริมณฑลเพื่อส่งเสริมการเดินทางด้วยขนส่งสาธารณะ (S4/O4)</p> <p>SO4 พัฒนาพื้นที่หรือทรัพย์สินที่มีศักยภาพให้เกิดประโยชน์และแหล่งท่องเที่ยวสำคัญบริเวณใกล้เคียงสถานีหรือแนวเส้นทาง และกำหนดมาตรการจำกัดการเข้าถึงพื้นที่ด้วยรถยนต์ส่วนบุคคล (S4/O1)</p>	<p><b>จุดอ่อน-โอกาส (WO)</b></p> <p>WO1 จัดแผนพัฒนาระบบการขนส่งสาธารณะให้ครอบคลุมทุกรูปแบบการขนส่ง และเชื่อมโยงโครงข่าย (W1/O2/O3)</p> <p>WO2 จัดตั้งหน่วยงานกลางเพื่อบูรณาการและจัดทำระบบการจัดเก็บข้อมูลปริมาณการใช้ระบบขนส่งสาธารณะทุกรูปแบบการขนส่ง (W10/O5)</p> <p>WO3 จัดตั้งหน่วยงานบูรณาการเชื่อมโยงแผนงานและโครงข่ายการเชื่อมต่อ (W5/O2/O4)</p> <p>WO4 จัดหาและส่งเสริมผู้ประกอบการขนส่งสาธารณะเป็น feeder และสร้างแรงจูงใจในการมีส่วนร่วมให้บริการ (W11/O7)</p> <p>WO5 พัฒนาระบบตั๋วร่วมให้แล้วเสร็จ และกำหนดอัตราค่าโดยสารที่สอดคล้องกับค่าแรงขั้นต่ำ เพื่อผู้ใช้บริการสามารถเข้าถึงระบบขนส่งมวลชนได้อย่างเท่าเทียม (W9/O7)</p> <p>WO6 จัดทำแผนบริหารจัดการระบบขนส่งสาธารณะในช่วงวิกฤติเพื่อรองรับสถานการณ์ต่าง ๆ และใช้เทคโนโลยีเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการเดินทาง (W7/O5)</p>

ตารางที่ ๔.๑.๙ - ๑ การวิเคราะห์ TOWS Matrix (ต่อ)

<p>ปัจจัยภายใน</p> <p>ปัจจัยภายนอก</p>	<p><b>จุดแข็ง (Strengths)</b></p> <p>S1 มีนโยบายและยุทธศาสตร์ของประเทศที่ชัดเจน</p> <p>S2 มีหน่วยงานของรัฐที่มีหน้าที่ควบคุม กำกับ ดูแล (Regulator) ระบบการขนส่งสาธารณะทางถนน แบบเบ็ดเสร็จ</p> <p>S3 หน่วยงานของรัฐให้ความสำคัญกับการพัฒนาระบบขนส่งมวลชน</p> <p>S4 รัฐมีนโยบายที่มุ่งเน้นการใช้ประโยชน์โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและการพัฒนาระบบขนส่งทางถนนให้เชื่อมโยงกับการขนส่งรูปแบบอื่น</p> <p>S4 มีพื้นที่หรือทรัพย์สินที่มีศักยภาพสามารถพัฒนาให้เกิดประโยชน์ได้</p> <p>S5 มีการพัฒนา Application ต่าง ๆ เพื่ออำนวยความสะดวกในการใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะ</p>	<p><b>จุดอ่อน (Weaknesses)</b></p> <p>W1 ยังไม่มีแผนพัฒนาระบบการขนส่งสาธารณะทุกรูปแบบการขนส่ง</p> <p>W2 กายภาพและสิ่งอำนวยความสะดวกเชื่อมต่อการเดินทางรูปแบบอื่นยังไม่ครบถ้วนและไม่ได้คุณภาพ</p> <p>W3 การออกแบบและพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกด้านคมนาคมขนส่งยังไม่สามารถรองรับการเดินทางของกลุ่มเปราะบาง</p> <p>W4 การบังคับใช้กฎหมายด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน และเรือโดยสารยังไม่เข้มข้น</p> <p>W5 การให้บริการระบบขนส่งสาธารณะยังไม่มีความสะดวกเพียงพอ</p> <p>W6 ภาครัฐขาดการประชาสัมพันธ์และสร้างแรงจูงใจในการใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะอย่างต่อเนื่อง</p> <p>W7 ขาดแผนบริหารจัดการระบบขนส่งสาธารณะในช่วงวิกฤติ</p> <p>W8 ขาดการบูรณาการเชิงพื้นที่</p> <p>W9 โครงสร้างอัตราค่าโดยสารระบบรถไฟฟ้าที่มีราคาแพงเมื่อเทียบกับรายได้ขั้นต่ำ</p> <p>W10 ขาดการบูรณาการฐานข้อมูลระบบขนส่งผู้โดยสารทุกประเภท</p> <p>W11 ผู้ให้บริการระบบ Feeder ของภาครัฐ มีสถานะภาพทางการเงินขาดความคล่องตัว</p>
<p><b>อุปสรรค (Threats)</b></p> <p>T1 ความไม่แน่นอนของนโยบายภาครัฐ</p> <p>T2 ความผันผวนของราคาน้ำมัน</p> <p>T3 ยังไม่มีหน่วยงานเก็บข้อมูลปริมาณการใช้ระบบการขนส่งสาธารณะไม่ประจำทางรูปแบบอื่น</p> <p>T4 การเชื่อมโยงโครงข่ายขาดการบูรณาการระหว่างหน่วยงาน</p> <p>T5 การจัดระบบขนส่งสาธารณะให้เป็นสวัสดิการพื้นฐานไม่ครอบคลุม</p> <p>T6 การปรับปรุงกฎหมาย กฎ ระเบียบ ประกาศ มีความล่าช้า</p>	<p><b>จุดแข็ง-อุปสรรค (ST)</b></p> <p>ST1 ศึกษาการจัดสวัสดิการภาครัฐเพิ่มเติมให้แก่เรือโดยสาร เพื่อส่งเสริมการเดินทางด้วยเรือโดยสารเพิ่มขึ้น (S3/T5)</p> <p>ST2 ศึกษาและพัฒนา App หรือรูปการรายงานผลการเก็บข้อมูลปริมาณการใช้ระบบขนส่งสาธารณะทุกประเภทให้มีความสะดวกรวดเร็วและเป็นข้อมูลที่แท้จริง (S5/T3)</p> <p>ST3 หน่วยงานของรัฐพิจารณาปรับปรุงกฎ ระเบียบที่มีข้อจำกัดของการเดินทางหรือการจัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการเดินทางสำหรับกลุ่มอ่อนไหวและสำหรับคนทุกคน (S2/T6)</p>	<p><b>จุดอ่อน-อุปสรรค (ST)</b></p> <p>WT1 การกำหนดนโยบายและยุทธศาสตร์ของกระทรวงอย่างชัดเจน (W1/T1)</p> <p>WT2 จัดสรรงบประมาณเพื่อพัฒนาเทคโนโลยีในการบริหารจัดการและส่งเสริมการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ (W7/T3)</p> <p>WT3 รัฐและภาคเอกชนร่วมกันประชาสัมพันธ์และสร้างแรงจูงใจในการใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะอย่างต่อเนื่อง (W6/T4)</p> <p>WT4 ปรับปรุงกฎระเบียบเพื่อส่งเสริมสถานะทางการเงิน และการดำเนินการเชิงพาณิชย์ให้แก่ผู้ประกอบการทั้งภาครัฐและเอกชน (W11/T6)</p> <p>WT5 ในการกำหนดโครงการ ควบคุมการออกแบและพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกเพียงพอ รองรับการเดินทางของกลุ่มเปราะบางให้มีความสอดคล้องกับกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง (W3/W4/W5/T6)</p> <p>WT6 จัดตั้งหน่วยงานกลางในการพัฒนาระบบและบูรณาการฐานข้อมูลโดยใช้เทคโนโลยีที่สามารถเข้าถึงและรายงานผลได้ตลอดเวลา (W10/T3)</p> <p>WT7 อบรมให้ความรู้ รวมทั้งแนวปฏิบัติในการให้บริการภายใต้กฎหมายที่เกี่ยวข้อง และการเฝ้าระวังด้านความปลอดภัยขณะให้บริการให้แก่ผู้ประกอบการทุกรูปแบบ (W4/T4)</p> <p>WT8 จัดให้มีคณะกรรมการหรือหน่วยงานกลางในการบูรณาการเชิงพื้นที่เพื่อให้เกิดความเชื่อมโยงของระบบขนส่งสาธารณะไปยังพื้นที่ต่อเนื่อง (W8/T4)</p> <p>WT9 ปรับปรุงกฎระเบียบเพื่อส่งเสริมให้หน่วยงานสามารถหารายได้ในเชิงพาณิชย์จากพื้นที่ในความรับผิดชอบ (W8/T6)</p>

#### ๔.๑.๑๐ ห่วงโซ่คุณค่าของประเทศไทย (Final Value Chain Thailand : FVCT) ตามแนวทางของ ยุทธศาสตร์ชาติ ระยะ ๒๐ ปี

การขับเคลื่อนตัวชี้วัดตามแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ เป้าหมายที่ ๐๗๐๑๐๔ การเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองเพิ่มขึ้น ณ ปี ๒๕๖๖ ได้กำหนดให้หน่วยงานของรัฐจัดทำข้อเสนอโครงการฯ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๘ โดยสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ได้จัดการประชุมเชิงปฏิบัติการ การจัดทำโครงการเพื่อขับเคลื่อนการบรรลุเป้าหมายตามยุทธศาสตร์ชาติประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๘ สนข. ในฐานะหน่วยงานเจ้าภาพขับเคลื่อนแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ และเป็นหน่วยงานเจ้าภาพ จ.๓ ได้พิจารณาทบทวนห่วงโซ่คุณค่าของประเทศไทย (Final Value Chain Thailand : FVCT) ของเป้าหมายแผนแม่บทย่อย (Y1) โดยสรุปเป้าหมายที่ ๐๗๐๑๐๔ การเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองเพิ่มขึ้น โดยสนับสนุนและพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะที่มีอยู่ในปัจจุบันให้ดียิ่งขึ้นในอนาคต โดยการพัฒนาองค์ประกอบหลัก ๕ องค์ประกอบ และปัจจัยย่อย ๒๐ ปัจจัย ซึ่งองค์ประกอบหลัก ๕ องค์ประกอบ ได้แก่ การพัฒนาโครงสร้างขนส่งมวลชน การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการขนส่งสาธารณะ การพัฒนาการบริหารจัดการ การกระตุ้นอุปสงค์ที่ส่งผลต่อการดึงดูดผู้ใช้บริการ และการพัฒนาสภาพแวดล้อมที่เอื้อต่อการเพิ่มสัดส่วนผู้ใช้ระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมือง ดังรูปที่ ๔.๑.๑๐ - ๑



รูปที่ ๔.๑.๑๐ - ๑ ห่วงโซ่คุณค่าของประเทศไทย (Final Value Chain Thailand) (ฉบับแก้ไข) (พ.ศ.๒๕๖๗ - ๒๕๗๐)  
 เป้าหมายแผนแม่บทย่อยโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ เป้าหมายที่ ๐๗๐๑๐๔ การเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองเพิ่มขึ้น

สนช. ได้พิจารณาประเด็นและแนวทางการขับเคลื่อนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมือง เพื่อให้หน่วยงานในสังกัด คค. นำไปใช้ประกอบการพิจารณาจัดทำแผนงาน/โครงการ/กิจกรรม ภายใต้แผนปฏิบัติการด้านการขับเคลื่อนเป้าหมายการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลเพิ่มขึ้น พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐ ทั้งนี้ การจัดทำแผนปฏิบัติการฯ ได้กำหนดแนวทางการพัฒนาที่มีความสอดคล้องกับแผนแม่บทฯ ประเด็น โครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล แผนแม่บทย่อยโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ เป้าหมาย ๐๗๐๑๐๔ การเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมือง (กรุงเทพมหานครและปริมณฑล) เพิ่มขึ้น เพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน สิ่งอำนวยความสะดวก การบริหารจัดการ การกระตุ้นอุปสงค์การเดินทางในระบบขนส่งสาธารณะ และการจัดสภาพแวดล้อมที่เอื้อต่อการเพิ่มสัดส่วนผู้ใช้ระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมือง เพื่อบรรเทาปัญหาการจราจรติดขัด และเพิ่มขีดความสามารถในการเข้าถึงจุดหมายปลายทาง ตลอดจนรองรับการขยายตัวของเมืองที่เพิ่มขึ้นในอนาคต ตามห่วงโซ่คุณค่าฯ โดยมีรายละเอียดขององค์ประกอบและปัจจัยที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

**๑) องค์ประกอบ ๑๑ การพัฒนาด้านโครงสร้างพื้นฐานระบบขนส่งมวลชน ประกอบด้วยปัจจัยที่เกี่ยวข้อง ๕ ปัจจัย ดังนี้**

๑.๑) ออกแบบการเดินทางสำหรับผู้เดินทางทุกกลุ่ม รวมไปถึงผู้ด้อยโอกาสทางสังคม (ผู้พิการหรือผู้ทุพพลภาพ) เพื่อส่งเสริมคุณภาพชีวิตของประชาชนและการเข้าถึงระบบบริการระบบขนส่งสาธารณะของประชาชนอย่างเท่าเทียมกัน ตลอดจนการปรับปรุงกฎระเบียบต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการเดินทางให้มีความเหมาะสมและสอดคล้องกับผู้เดินทางทุกคน

๑.๒) พัฒนาโครงข่ายและระบบขนส่งสาธารณะให้ครอบคลุมพื้นที่ กรุงเทพมหานครและปริมณฑลทั้งทางบกและทางน้ำ ได้แก่ การพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนตามแผน M-MAP และการพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งทางน้ำตามแผน W-MAP

๑.๓) การพัฒนาระบบขนส่งมวลชนรอง (Feeder) และการปรับปรุงระบบรถเสริม (Feeder transport improvement) ให้เชื่อมโยงทั่วถึงและครอบคลุมพื้นที่การเดินทาง ตลอดจนสนับสนุนระบบขนส่งมวลชนหลักได้อย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อทำหน้าที่รับส่งผู้โดยสารเข้าสู่ระบบขนส่งสาธารณะทางรางที่เป็นระบบหลัก เช่น การพัฒนาระบบรถโดยสารประจำทางตามแผนปฏิรูประบบขนส่งทางบก เพื่อการปรับปรุงเส้นทางเดินรถในบางเส้นทางและปรับบทบาทของรถโดยสารประจำทางให้เป็นระบบขนส่งมวลชนรอง (Feeder System)

๑.๔) การพัฒนา ออกแบบ มาตรฐานและปรับปรุงรถที่ใช้ในระบบขนส่งสาธารณะ ซึ่งจะต้องได้มาตรฐานตามที่กรมการขนส่งทางบก หรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกำหนดไว้ เช่น การออกแบบและจัดทำมาตรฐาน สิ่งอำนวยความสะดวกในรถโดยสารสาธารณะประเภทต่าง ๆ เพื่ออำนวยความสะดวกและส่งเสริมการเดินทางเข้าถึงระบบขนส่งสาธารณะของคนทุกกลุ่มได้อย่างเสมอภาคและเท่าเทียม การจัดการโดยสารใหม่ทดแทนรถโดยสารเดิมที่มีสภาพทรุดโทรม หรือการจัดให้มีรถโดยสารสาธารณะปริมาณเพียงพอ เหมาะสมกับเวลาการเดินทาง เป็นต้น

๑.๕) การพัฒนาสถานีขนส่งสาธารณะเชื่อมต่อการเดินทางหลายรูปแบบ (The development of public transport connection) เช่น การพัฒนาสถานีเชื่อมต่อระบบการเดินทางแบบล้อ-ราง-เรือ การพัฒนา และเพิ่มความจุสถานีเชื่อมต่อรถไฟฟ้าจากสายหนึ่งไปยังรถไฟฟ้าอีกสายหนึ่ง เพื่อความสะดวกในการเปลี่ยนถ่ายผู้โดยสาร และเพื่อให้สามารถรองรับปริมาณผู้โดยสารได้อย่างเหมาะสม ตลอดจนจัดเตรียมป้ายและอุปกรณ์อำนวยความสะดวกให้มีความถี่เหมาะสมไม่ซับซ้อน เพื่อแสดงเส้นทางเดินไปยังจุดเปลี่ยนถ่ายการเดินทางสำหรับ

ผู้เดินทางทุกกลุ่ม รวมทั้งจัดเตรียมอาคารหรือจุดจอดรถโดยสารสาธารณะ เช่น รถ Taxi หรือ Feeder อื่น ๆ และมีการควบคุมการรับ - ส่งผู้โดยสาร อย่างเป็นธรรม เป็นต้น

**๒) องค์กรประกอบ ๐๒ พัฒนาลิขิตอำนาจความสะดวกในระบบขนส่งสาธารณะ ประกอบด้วยปัจจัยที่เกี่ยวข้อง ๓ ปัจจัย ดังนี้**

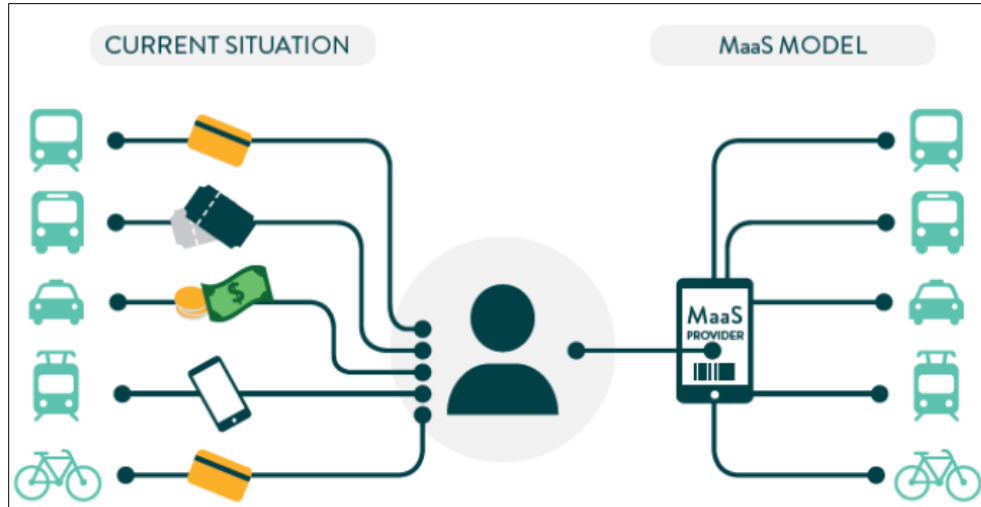
๒.๑) สิขิตอำนาจความสะดวกในการใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะ เช่น จำนวนที่นั่ง ที่พักคอยรถโดยสาร หรือห้องน้ำบริเวณจุดพักคอย ควรมีความสะอาด สะดวก ปลอดภัย พร้อมใช้งาน และมีสภาพใหม่ มั่นคงแข็งแรง ตลอดจนการปรับอุณหภูมิที่เหมาะสมกรณีที่รถโดยสารมีการติดตั้งเครื่องปรับอากาศ เพื่อดึงดูดให้ประชาชนเข้ามาใช้บริการ

๒.๒) การออกแบบสิขิตอำนาจความสะดวกในระบบขนส่งสาธารณะเป็นไปตามมาตรฐานที่กฎหมายและหน่วยงานกำหนด เช่น มาตรฐานสิขิตอำนาจความสะดวกในยานพาหนะประเภทต่าง ๆ สำหรับคนพิการและผู้สูงอายุ (ทางลาด หรือแป้นยกวีลแชร์) หรือกฎกระทรวงที่ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ เป็นต้น เพื่อให้เกิดความปลอดภัย และเกิดความเชื่อมั่นต่อผู้ใช้บริการ

๒.๓) จุดจอดรถขนส่งสาธารณะ ควรมีความจุของพื้นที่จอดรถโดยสารสาธารณะที่เหมาะสมและเพียงพอต่อความต้องการของผู้ใช้บริการ เพื่อลดปัญหาการเข้าถึงระบบขนส่งสาธารณะหลายชั้นตอน ลดค่าใช้จ่ายในการเดินทาง สามารถเชื่อมต่อกับระบบขนส่งสาธารณะหลักได้อย่างสะดวก และจัดให้มีสิขิตอำนาจความสะดวกบริเวณจุดจอด เช่น ป้ายแสดงเวลาการเดินทาง หรือระบบไฟส่องสว่างในเวลากลางคืน เป็นต้น ตลอดจนการใช้เทคโนโลยี เช่น ระบบสารสนเทศภูมิศาสตร์ (GIS) เพื่อวิเคราะห์จุดจอดที่เหมาะสม เพื่อจัดให้มีจุดให้บริการขนส่งสาธารณะที่ทั่วถึง

**๓) องค์กรประกอบ ๐๓ การบริหารจัดการเพื่อส่งเสริมการใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะ ประกอบด้วยปัจจัยที่เกี่ยวข้อง ๕ ปัจจัย ดังนี้**

๓.๑) การพัฒนาระบบตัวร่วมบริการ โดยพัฒนาระบบบริหารจัดการบัตรโดยสารร่วมและกำหนดอัตราค่าโดยสารที่เหมาะสม เพื่อสิขิตอำนาจความสะดวกในการเดินทางเชื่อมต่อทุกรูปแบบการเดินทางอย่างเป็นระบบและมีประสิทธิภาพ ดังรูปที่ ๔.๑.๑๐ - ๒ ซึ่งปัจจุบันมีการขับเคลื่อนการพัฒนาแบบตัวร่วมผ่านกลไกของคณะกรรมการนโยบายระบบตัวร่วม และอยู่ระหว่างการรับฟังความเห็น ร่าง พ.ร.บ. การบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. .... ครั้งที่ ๒ ซึ่งจะมีผลต่อการส่งเสริมให้ประชาชนเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะมากขึ้นจากการจัดทำมาตรฐานทางเทคโนโลยีของระบบตัวร่วมเพื่อเป็นมาตรฐานกลาง การกำหนดอัตราค่าโดยสารร่วม และการจัดตั้งกองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วม (อุดหนุนประชาชนผู้ใช้บริการระบบตัวร่วมให้สามารถใช้ระบบขนส่งสาธารณะด้วยความสะดวก โดยมีต้นทุนการเดินทางที่สมเหตุสมผล) เป็นต้น



ที่มา: [https://www.ttsitalia.it/wp-content/uploads/๒๐๒๑/๐๗/Mezghani\\_UITP.pdf](https://www.ttsitalia.it/wp-content/uploads/๒๐๒๑/๐๗/Mezghani_UITP.pdf)

### รูปที่ ๔.๑.๑๐ - ๒ การบริหารระบบตัวร่วมสำหรับทุกรูปแบบการเดินทาง

๓.๒) ความตรงต่อเวลาของระบบขนส่งสาธารณะทั้งทางถนน ทางน้ำ และทางราง โดยมีหลายปัจจัยที่ส่งผลต่อความตรงต่อเวลา โดยเฉพาะระบบขนส่งสาธารณะทางถนน เช่น สภาพการจราจรที่ติดขัด จำนวนรถโดยสารสาธารณะที่ไม่เพียงพอ เส้นทางการเดินทางไม่ครอบคลุมพื้นที่การขนส่ง สภาพรถโดยสารและประเภทของรถที่ให้บริการ ดังนั้นจึงจำเป็นต้องมีการวางแผนและส่งเสริมการให้บริการ ได้แก่ การนำเทคโนโลยีเข้ามาช่วยในการบริหารจัดการเวลา เช่น แอปพลิเคชันแสดงระยะเวลาที่รถโดยสารสาธารณะถึงจุดจอด การขยายเส้นทางเดินรถ (การปฏิรูปเส้นทาง) ให้ครอบคลุมพื้นที่การขนส่ง และเชื่อมโยงกับถนนสายหลัก การปรับปรุงทางกายภาพของโครงข่ายถนนให้มีความสมบูรณ์พร้อมใช้งาน การจัดทำแผนการเดินทาง และการปรับปรุงคุณภาพการให้บริการของพนักงาน

๓.๓) การบริหารจัดการเพื่อรองรับผู้โดยสารภายในสถานีขนส่งผู้โดยสาร หมายถึงการจัดทำแผนหรือแนวทางการบริหารจัดการสถานีขนส่งผู้โดยสารให้สามารถรองรับผู้โดยสารได้อย่างมีประสิทธิภาพ ทั้งในสถานการณ์ปกติ สถานการณ์ที่มีผู้ใช้บริการหนาแน่น และสถานการณ์ฉุกเฉิน เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้ใช้บริการ เช่น การจัดระบบการจราจรภายในสถานี การบริหารจัดการพื้นที่จอดรถ สำหรับรับ - ส่งผู้โดยสาร พื้นที่จำหน่ายตั๋วโดยสาร การรักษาความสะอาดและความปลอดภัยภายในสถานี การประชาสัมพันธ์และบริการข้อมูลการเดินทาง การจัดให้มีบริการห้องสุขา และการซ่อมแซมบำรุงรักษาอาคาร สถานที่ และวัสดุอุปกรณ์ เป็นต้น

๓.๔) ระบบการขนส่งและการจราจรอัจฉริยะ โดยการพัฒนาระบบขนส่งร่วมกับการนำเทคโนโลยีในแต่ละองค์ประกอบของระบบขนส่งสาธารณะมาใช้ร่วมกัน โดยเทคโนโลยีเหล่านี้อาจถูกติดตั้งตั้งแต่ต้นหรือนำอุปกรณ์มาติดตั้งภายหลัง เช่น อุปกรณ์บลูทูธ ซึ่งสามารถนำมาใช้ในการตรวจสอบความเร็วของยานพาหนะบนถนน ระบบ GPS เพื่อแสดงตำแหน่งรถโดยสารสาธารณะ หรือระบบการจัดเก็บค่าผ่านทางแบบไร้ไม้กั้น (M-Flow) ซึ่งสามารถลดระยะเวลาบริเวณด่านเก็บเงิน เป็นต้น

๓.๕) ประสิทธิภาพการบริหารจัดการเดินรถสาธารณะในช่วงเวลาเร่งด่วนพิเศษ เป็นการจัดทำแผนการเดินทางเพื่อรองรับสถานการณ์ต่าง ๆ โดยเฉพาะในช่วงเวลาเช้าและเย็น เช่น เพิ่มความถี่ในการเดินรถโดยสารสาธารณะ การกำหนดเส้นทางหรือปรับใช้เส้นทางเดินรถในเหตุที่จำเป็น รวมถึงการจำกัดการเดินรถบรรทุกในช่วงเวลาเร่งด่วน เพื่อลดความแออัดของปริมาณจราจรที่หนาแน่น และลดการใช้เชื้อเพลิงด้านการขนส่งจากปัญหาการจราจรติดขัด เป็นต้น

**๔) องค์กรประกอบ ๐๔ กระตุ้นอุปสงค์ในการเดินทาง** ประกอบด้วยปัจจัยที่เกี่ยวข้อง ๓ ปัจจัย ดังนี้

๔.๑) โครงสร้างอัตราค่าโดยสารร่วมที่เหมาะสม เป็นการกำหนดอัตราค่าโดยสารที่เหมาะสมในการเดินทางร่วมกันของทุกรูปแบบการเดินทาง (ล้อ-ราง-เรือ) เพื่อให้ประชาชนสามารถเดินทางได้อย่างสะดวกในการเชื่อมต่อการเดินทาง และเพื่อจูงใจให้ประชาชนเปลี่ยนพฤติกรรมการเดินทางจากการใช้ยานพาหนะส่วนบุคคลมาใช้ระบบขนส่งมวลชนมากขึ้น เช่น การลดอัตราค่าโดยสารแรกเข้าบริเวณจุดเชื่อมต่อการเดินทาง ซึ่งอาจส่งผลให้มีผู้ใช้บริการเพิ่มขึ้น และเป็นประโยชน์ต่อผู้ประกอบการการขนส่งที่ทำให้มีรายได้เพิ่มขึ้นตามไปด้วย

๔.๒) การดึงดูดผู้โดยสาร ปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจในการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการเดินทางของประชาชน ได้แก่ อัตราค่าโดยสาร ระยะเวลาการเดินทาง ความสะดวก ปลอดภัย เป็นต้น

๔.๓) การสนับสนุนผู้ประกอบการขนส่งสาธารณะจากภาครัฐ โดยเฉพาะในบางพื้นที่ที่ระบบขนส่งสาธารณะไปไม่ถึงและมีจำนวนไม่เพียงพอต่อการใช้บริการ รวมถึงเอกชนไม่สามารถลงทุนได้ เนื่องจากต้นทุนสูงและมีความเสี่ยงที่ไม่คุ้มค่าในการลงทุน ส่งผลให้ผู้เดินทางจำเป็นต้องใช้ยานพาหนะส่วนบุคคลในการเดินทาง และทำให้สภาพการจราจรบนถนนมีความหนาแน่นและแออัดเพิ่มขึ้น ดังนั้น ภาครัฐจึงควรสนับสนุนผู้ประกอบการขนส่งในพื้นที่ที่มีความหนาแน่นของที่อยู่อาศัยและประชาชนอยู่อาศัยจำนวนมาก แต่ระบบขนส่งสาธารณะไม่ครอบคลุม เช่น การลดค่าสัมปทานเส้นทาง การเดินทาง หรือลดอัตราค่าดอกเบี้ยของรถโดยสารสาธารณะ เพื่อดึงดูดให้ผู้ประกอบการขนส่งสาธารณะภาคเอกชนเข้ามาร่วมลงทุน เป็นต้น

**๕) องค์กรประกอบ ๐๕ สภาพแวดล้อมที่เอื้อต่อการเพิ่มสัดส่วนผู้ใช้ระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมือง** ประกอบด้วยปัจจัยที่เกี่ยวข้อง ๔ ปัจจัย ดังนี้

๕.๑) การปรับปรุงมาตรการ กฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งให้ทันสมัย ลดความซ้ำซ้อน และบังคับใช้กฎหมายอย่างเคร่งครัด เช่น การปรับปรุงลักษณะทางกายภาพและสิ่งแวดล้อมบนทางเท้า การห้ามขายของบนทางเท้า หรือห้ามยานพาหนะส่วนบุคคลหรือรถรับจ้างจอดรถบริเวณจุดจอดรถโดยสาร เพื่อดึงดูดและสร้างความเชื่อมั่นในการใช้บริการของผู้โดยสาร

๕.๒) มาตรฐานการให้บริการ เป็นการพัฒนาและปรับปรุงรูปแบบการให้บริการระบบขนส่งสาธารณะ และพนักงานบริการ เช่น พนักงานขับรถและพนักงานเก็บค่าโดยสาร ให้มีมาตรฐานตามที่หน่วยงานกำหนด เช่น การแต่งกายที่เหมาะสม หรือการให้บริการผู้เดินทางทุกกลุ่มอย่างเสมอภาคและเท่าเทียม เป็นต้น

๕.๓) การบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวข้อง ซึ่งในปัจจุบันภาครัฐได้จัดให้มีกฎหมายที่สอดคล้องและเหมาะสมกับบริบทต่าง ๆ มีเป้าหมายปรับปรุงกฎหมายที่เกี่ยวข้องให้สามารถตอบสนองกับการเปลี่ยนแปลงของรูปแบบการค้า การบริการ และสามารถอำนวยความสะดวกในการดำเนินธุรกิจได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยเฉพาะการปรับปรุงแก้ไขและยกเลิกกฎหมายต่าง ๆ ให้มีความชัดเจน ทันสมัย เป็นธรรม เอื้ออำนวยต่อการให้บริการประชาชน สนับสนุนต่อการใช้ระบบขนส่งสาธารณะที่เพิ่มขึ้น รวมถึงการจัดให้มีกฎหมายเท่าที่จำเป็น หรือใช้กฎระเบียบที่มีอยู่ในปัจจุบันในการดำเนินงานให้เกิดประสิทธิภาพ

๕.๔) การเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารเพื่อรณรงค์การใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะ โดยการประชาสัมพันธ์เพื่อสร้างการรับรู้ข่าวสาร และส่งเสริมความเข้าใจในการใช้ระบบขนส่งสาธารณะ ตลอดจนสร้างความเชื่อมั่นในการใช้บริการระบบการขนส่งสาธารณะ เช่น การส่งเสริมให้ประชาชนให้คะแนนพนักงานบริการ หรือการร่วมแสดงความคิดเห็นการให้บริการผ่านสื่อออนไลน์ และระบบดิจิทัล เพื่อให้ปรับปรุงและยกระดับการให้บริการบนรถโดยสารสาธารณะดียิ่งขึ้น

จากผลการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมและศักยภาพโดยใช้เครื่องมือ SWOT Analysis เพื่อประเมินสถานการณ์สำหรับใช้ประกอบการวางแผนกลยุทธ์ รวมทั้งพิจารณาห่วงโซ่คุณค่าของประเทศไทย (Final Value Chain Thailand : FVCT) ของเป้าหมายแผนแม่บทย่อย (Y1) โดยสรุปเป้าหมายที่ ๐๗๐๑๐๔ การเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองเพิ่มขึ้นตามแนวทางการขับเคลื่อนตัวชี้วัดตามแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ เพื่อจัดทำข้อเสนอโครงการขับเคลื่อนฯ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๘ สามารถสรุปแนวทางการพัฒนาขับเคลื่อนและส่งเสริมการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะองค์ประกอบหลัก ๕ แนวทาง ดังนี้

๑. การกำหนดนโยบายและวางแผนพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะและสิ่งอำนวยความสะดวก
๒. การพัฒนาและปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานด้านระบบขนส่งสาธารณะและสิ่งอำนวยความสะดวกให้มีความเชื่อมโยงและครอบคลุมทุกรูปแบบการเดินทาง และการพัฒนาพื้นที่ตามแนวเส้นทางให้เกิดประโยชน์ รวมทั้งการจัดตั้งหน่วยงานร่วมเพื่อบูรณาการข้อมูลและพัฒนาจุดเชื่อมโยง
๓. การประยุกต์ใช้เทคโนโลยีในการจัดทำระบบการขนส่งและจราจรอัจฉริยะ และระบบฐานข้อมูล
๔. การพัฒนา/ปรับปรุงกฎระเบียบระบบขนส่งสาธารณะให้ได้มาตรฐาน ปลอดภัย และเอื้อต่อการมีส่วนร่วมผู้ใช้ระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมือง
๕. การศึกษาแนวทางการส่งเสริมผู้ประกอบการขนส่งสาธารณะทั้งภาครัฐและเอกชนเพื่อสร้างแรงจูงใจในการให้บริการและเพิ่มผู้ประกอบการ Feeder

#### ๔.๒ แผนปฏิบัติการด้านการขับเคลื่อนและส่งเสริมการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐

การพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองเป็นสิ่งสำคัญในการกำหนดทิศทางและแนวทางในการพัฒนาเมืองและประเทศ และจำเป็นต้องให้ความสำคัญแก่ผู้เดินทางทุกกลุ่ม รวมไปถึงผู้ด้อยโอกาสทางสังคม เช่น ผู้สูงอายุ เด็ก และคนพิการ เพื่อส่งเสริมคุณภาพชีวิตของประชาชน และการเข้าถึงบริการระบบขนส่งสาธารณะอย่างเท่าเทียมกัน การวางแผนพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะไม่ใช่เพียงแค่เป็นการแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัด แต่เป็นส่วนหนึ่งของการพัฒนาและออกแบบเมือง ประเด็นที่สำคัญในการวางแผนพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ คือ การกำหนด วิสัยทัศน์ วัตถุประสงค์ เป้าหมายที่ชัดเจน และต้องสอดคล้องกับความต้องการของประชาชนโดยแผนปฏิบัติการฯ มีรายละเอียดดังนี้

##### ๔.๒.๑ วิสัยทัศน์

“ขับเคลื่อนและส่งเสริมการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลเพิ่มขึ้น  
ในปี พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐ เพื่อบรรลุเป้าหมายแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ”

##### ๔.๒.๒ วัตถุประสงค์

- ๑) เพื่อบูรณาการการพัฒนาพื้นที่ต่อเนื่องโครงสร้างพื้นฐานของระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล หรือจุดเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางให้เกิดการเดินทางแบบไร้รอยต่อ มีการเชื่อมโยงแผนงานและโครงข่ายของพื้นที่ของหน่วยงานต่าง ๆ ทั้งในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล และมีสิ่งอำนวยความสะดวกเชื่อมต่อการเดินทางครบทุกรูปแบบสำหรับคนทุกกลุ่ม

๒) เพื่อพัฒนาและส่งเสริมการใช้ประโยชน์ของพื้นที่โดยรอบสถานี จุดเปลี่ยนรูปแบบการเดินทาง หรือพื้นที่ตามแนวเส้นทางของระบบขนส่งสาธารณะ เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวและการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะเพิ่มขึ้น

๓) เพื่อส่งเสริมและสนับสนุนการลงทุนการให้บริการระบบขนส่งมวลชนรอง (Feeder) ของภาครัฐ และเอกชน

๔) เพื่อพัฒนาระบบเทคโนโลยีดิจิทัล นวัตกรรม ระบบฐานข้อมูลการจราจรเพื่อนำมาใช้ในการบริหารจัดการระบบการจราจร เพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทาง ระบบฐานข้อมูลการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะทุกรูปแบบเพื่อการวางแผนและวิเคราะห์สถานการณ์

๕) เพื่อพัฒนาระบบตั๋วร่วมและโครงสร้างอัตราค่าโดยสารร่วมที่เหมาะสม เพื่อให้คนทุกกลุ่มสามารถเข้าถึงระบบขนส่งมวลชนในราคา (ประหยัด) สมเหตุสมผลเป็นธรรม

๖) เพื่อพิจารณาปรับปรุงกฎ ระเบียบ และกำหนดมาตรการเพื่อบริหารจัดการเกี่ยวกับระบบขนส่งสาธารณะโดยมุ่งเน้นการพัฒนาและการปรับปรุงการให้บริการระบบขนส่งสาธารณะที่มีอยู่เดิมให้มีประสิทธิภาพ อำนวยความสะดวกในการเดินทาง ได้มาตรฐาน และความปลอดภัย

**๔.๒.๓ เป้าหมายและตัวชี้วัด ดังตารางที่ ๔.๒.๓ - ๑**

**ตารางที่ ๔.๒.๓ - ๑ เป้าหมายและตัวชี้วัด**

ตัวชี้วัด	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐				
สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมด (เฉลี่ยร้อยละ)	กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๔๐				
	หมายเหตุ : ตัวชี้วัดตามแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๘๐) (ฉบับแก้ไขเพิ่มเติม) ประเด็น โครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล รหัส ๐๗๐๑๐๔				
	๒๕๖๖	๒๕๖๗	๒๕๖๘	๒๕๖๙	๒๕๗๐
	๑๔.๔๔	๒๐.๐๐	๒๕.๐๐	๓๐.๐๐	๔๐.๐๐
หมายเหตุ : ตัวชี้วัดตามแผนปฏิบัติการด้านคมนาคม (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐)					

**๔.๒.๔ แนวทางการพัฒนา**

แนวทางการพัฒนาเพื่อขับเคลื่อนและส่งเสริมให้มีการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลเพิ่มขึ้น ในปี พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐ จากการวิเคราะห์สถานการณ์ของระบบขนส่งสาธารณะในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล และแนวทางการบรรลุเป้าหมายของยุทธศาสตร์ชาติ ได้กำหนดแนวทางการดำเนินงานเพื่อบรรลุเป้าหมายของแผนปฏิบัติการฯ ดังนี้

๑) **แนวทางการพัฒนาที่ ๑** การกำหนดนโยบายและวางแผนพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะและสิ่งอำนวยความสะดวก

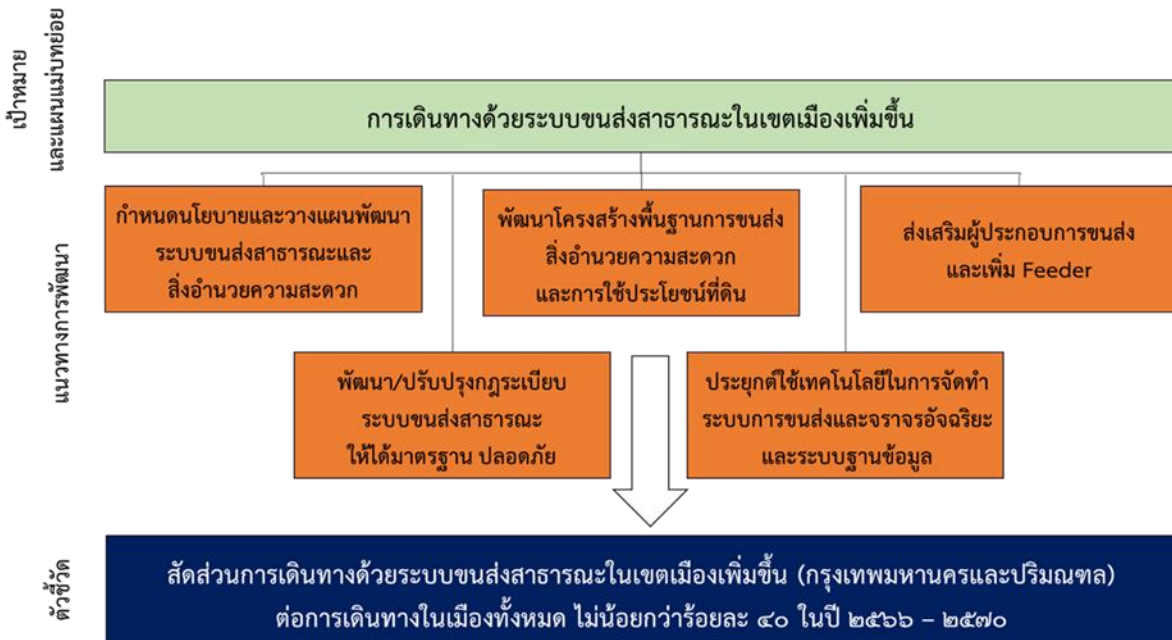
๒) **แนวทางการพัฒนาที่ ๒** การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่ง สิ่งอำนวยความสะดวก และการใช้ประโยชน์ที่ดิน

๓) **แนวทางการพัฒนาที่ ๓** การพัฒนา/ปรับปรุงกฎระเบียบระบบขนส่งสาธารณะให้ได้มาตรฐานปลอดภัย และเอื้อต่อการเพิ่มสัดส่วนผู้ใช้ระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมือง

๔) **แนวทางการพัฒนาที่ ๔** การประยุกต์ใช้เทคโนโลยีในการจัดทำระบบการขนส่งและจราจรอัจฉริยะ และระบบฐานข้อมูล

๕) **แนวทางการพัฒนาที่ ๕** การศึกษาและพัฒนาแนวทางการส่งเสริมผู้ประกอบการขนส่งสาธารณะทั้งภาครัฐและเอกชนเพื่อสร้างแรงจูงใจในการให้บริการและเพิ่มผู้ประกอบการ Feeder

ทั้งนี้ แนวทางการจัดทำแผนงาน/โครงการ/มาตรการ/กิจกรรมขับเคลื่อนและส่งเสริมให้สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลเพิ่มขึ้น ในปี พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐ ดังรูปที่ ๔.๒.๔ - ๑ และ ตารางที่ ๔.๒.๔ - ๑



รูปที่ ๔.๒.๔ - ๑ แนวทางการพัฒนาเพื่อบรรลุเป้าหมายและตัวชี้วัด ปี พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐

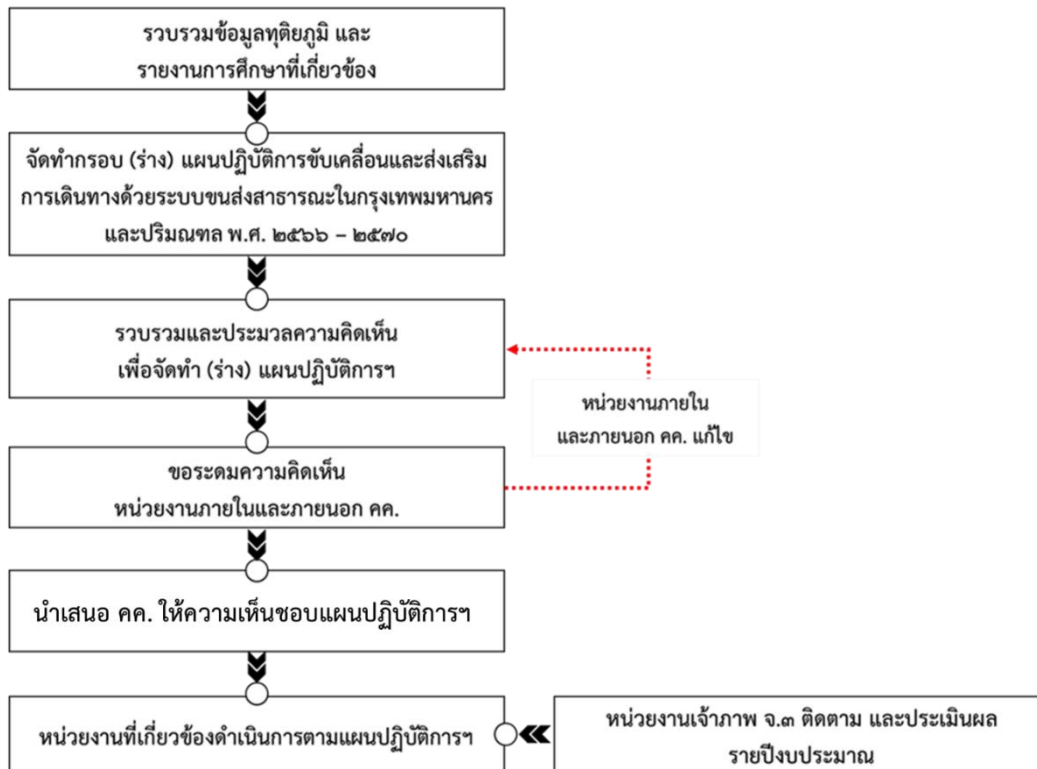
ตารางที่ ๔.๒.๔ - ๑ แนวทางการพัฒนา ขับเคลื่อน และส่งเสริมให้มีการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลเพิ่มขึ้น

แนวทางการพัฒนา	รายละเอียดแต่ละแนวทางการพัฒนา		
๑. การกำหนดนโยบายและวางแผนพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะและสิ่งอำนวยความสะดวก	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ วางแผนการใช้ประโยชน์ที่ดินและรูปแบบเมืองกระชับ</li> <li>■ การพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชน</li> <li>■ การพัฒนาพื้นที่ตามแนวเส้นทางระบบขนส่งมวลชน</li> <li>■ การจัดสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับคนเดินเท้าและวีลแชร์</li> <li>■ การส่งเสริมการเดินทางที่ไม่ใช้เครื่องยนต์</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ การออกแบบเพื่อคนทุกคน</li> <li>■ การวางแผนเชื่อมโยงโครงข่ายระบบขนส่งสาธารณะทุกรูปแบบให้มีความครอบคลุม</li> <li>■ การวางแผนการปรับปรุงระบบขนส่งสาธารณะ</li> <li>■ การจัดทำแผนบริหารจัดการระบบขนส่งสาธารณะในช่วงวิกฤติเพื่อรองรับสถานการณ์ต่าง ๆ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ การวางแผนพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ</li> <li>■ การพัฒนา/ปรับปรุงระบบขนส่งมวลชนหลัก-รอง (Feeder) ให้ครอบคลุมและเพียงพอ</li> <li>■ การบูรณาการของระบบขนส่งสาธารณะและระบบรถเสริมกับการขนส่งอื่น ๆ</li> <li>■ การบริหารจัดการพื้นที่จอดแล้วจร</li> </ul>
๒. การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน การขนส่ง สิ่งอำนวยความสะดวก และการใช้ประโยชน์ที่ดิน	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ การจำกัดการใช้รถส่วนตัว</li> <li>■ การจำกัดพื้นที่จอดรถ</li> <li>■ การควบคุมการใช้ประโยชน์ที่ดิน</li> <li>■ การจำกัดยานพาหนะในพื้นที่ที่กำหนด</li> <li>■ การปรับปรุงกฎหมายที่เอื้อต่อการจัดตั้งองค์กรเพื่อสนับสนุนการบริหารจัดการและรูปแบบการลงทุนระบบขนส่งสาธารณะที่มีประสิทธิภาพ</li> <li>■ การปรับปรุงระบบขนส่งสาธารณะที่มีอยู่</li> <li>■ การพัฒนา/ปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกระบบขนส่งสาธารณะให้ได้มาตรฐาน</li> <li>■ การพัฒนา/ปรับปรุงสถานีและการเชื่อมต่อระบบขนส่งสาธารณะหลายรูปแบบ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ การก่อสร้างสถานีขนส่งผู้โดยสาร</li> <li>■ การปรับปรุงโครงข่ายของระบบขนส่งสาธารณะ</li> <li>■ การปรับปรุงคุณภาพการให้บริการรถขนส่งสาธารณะ</li> <li>■ การปรับปรุงระบบรถเสริม</li> <li>■ การพัฒนา/ปรับปรุงจุดให้บริการขนส่งสาธารณะ</li> <li>■ การพัฒนา ออกแบบ มาตรฐานยานพาหนะที่ใช้ในระบบขนส่งสาธารณะให้ทันสมัยและปลอดภัย</li> <li>■ การปรับปรุงรถโดยสารสาธารณะให้ได้มาตรฐานและมีความปลอดภัย (สะดวก สะอาด ปลอดภัย)</li> </ul>	
๓. การพัฒนา/ปรับปรุงกฎระเบียบระบบขนส่งสาธารณะให้ได้มาตรฐาน ปลอดภัย และเอื้อต่อการเพิ่มสัดส่วนผู้ใช้ระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมือง	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ การควบคุมการจราจร</li> <li>■ การเดินรถสาธารณะให้เพียงพอและตรงต่อเวลา</li> <li>■ การบริหารจัดการเพื่อรองรับผู้โดยสารภายในสถานี</li> <li>■ การปรับปรุงกฎหมายด้านความปลอดภัยทางถนน</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ การเผยแพร่ข้อมูลข่าวสาร และณรงค์การใช้ระบบขนส่งสาธารณะ</li> </ul>	
๔. การประยุกต์ใช้เทคโนโลยีในการจัดทำระบบการขนส่งและจราจรอัจฉริยะ และระบบฐานข้อมูล	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ การใช้ระบบสารสนเทศและเทคโนโลยีการสื่อสาร</li> <li>■ การประยุกต์ใช้ระบบการขนส่งและจราจรอัจฉริยะ</li> <li>■ การติดตั้งระบบจัดเก็บค่าโดยสารอัตโนมัติ</li> </ul>		
๕. การศึกษาและพัฒนาแนวทางการส่งเสริมผู้ประกอบการขนส่งสาธารณะทั้งภาครัฐและเอกชน เพื่อสร้างแรงจูงใจในการให้บริการและเพิ่มผู้ประกอบการ Feeder	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ กองทุนโครงสร้างพื้นฐานระบบขนส่งสาธารณะ</li> <li>■ ศึกษาแนวทางการส่งเสริมผู้ประกอบการขนส่งสาธารณะเป็น Feeder และสร้างแรงจูงใจในการมีส่วนร่วมให้บริการ</li> <li>■ การจัดเก็บภาษี/ธรรมเนียมการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง</li> <li>■ การจัดเก็บค่าเช่าพื้นที่หรือใช้ถนน</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ การปรับปรุงโครงสร้างอัตราค่าโดยสารร่วมที่เหมาะสม</li> <li>■ การบูรณาการระบบตัวร่วม</li> <li>■ การศึกษารูปแบบการลงทุน</li> </ul>	

#### ๔.๒.๕ กระบวนการจัดทำและขับเคลื่อนแผนปฏิบัติการด้านการขับเคลื่อนและส่งเสริมการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐

สนช. ในฐานะหน่วยงานเจ้าภาพ จ.๓ ดำเนินการขับเคลื่อนเป้าหมายแผนแม่บทย่อยที่ ๐๗๐๑๐๔ การเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองเพิ่มขึ้น ได้ดำเนินการจัดทำแผนปฏิบัติการฯ เพื่อใช้เป็นเครื่องมือหลักในการขับเคลื่อนแผนยุทธศาสตร์และถ่ายทอดไปสู่การปฏิบัติ มีกระบวนการจัดทำและขับเคลื่อนแผนปฏิบัติการฯ ดังรูปที่ ๔.๒.๕ - ๑ ดังนี้

- ๑) รวบรวมข้อมูลทุกมิติจากผลการดำเนินงาน รายงานการศึกษาที่เกี่ยวข้อง เพื่อนำมาประมวลและวิเคราะห์ข้อมูลขั้นพื้นฐาน
- ๒) จัดทำกรอบ (ร่าง) แผนปฏิบัติการฯ เพื่อขับเคลื่อนตัวชี้วัดตามแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ ประเด็น โครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล เป้าหมายระดับแผนแม่บทย่อย : การเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมือง (กรุงเทพมหานครและปริมณฑล) เพิ่มขึ้น
- ๓) รวบรวมความคิดเห็นและประมวลผลเพื่อจัดทำ (ร่าง) แผนปฏิบัติการฯ
- ๔) ระดมความเห็นจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภายในสังกัด คค. และหน่วยงานภายนอกพิจารณาแผนงานโครงการ/กิจกรรม ประกอบการจัดทำ (ร่าง) แผนปฏิบัติการฯ
- ๕) นำเสนอแผนปฏิบัติการฯ ต่อ คค. ให้ความเห็นชอบและมอบหมายหน่วยงานในสังกัด คค. ที่เกี่ยวข้องดำเนินการตามแผนปฏิบัติการฯ ต่อไป
- ๖) หน่วยงานในสังกัด คค. ที่เกี่ยวข้อง ดำเนินการตามแผนปฏิบัติการฯ และรายงานผลการดำเนินงาน และหน่วยงานเจ้าภาพ จ.๓ ติดตามและประเมินผลเป็นรายปีงบประมาณ



รูปที่ ๔.๒.๕ - ๑ ขั้นตอนการดำเนินการจัดทำแผนปฏิบัติการฯ

#### ๔.๒.๖ สรุปแผนงาน/โครงการ/กิจกรรม งบประมาณแผนปฏิบัติการด้านการขับเคลื่อนและส่งเสริมการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐

สนข. ได้พิจารณาแผนงาน/โครงการ/กิจกรรมที่หน่วยงานได้บรรจุในแผนระดับต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง ประกอบด้วย แผนปฏิบัติการด้านคมนาคม พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐ แผนปฏิบัติการลดก๊าซเรือนกระจกของประเทศ ปี พ.ศ. ๒๕๖๔ - ๒๕๗๓ สาขาคมนาคมขนส่ง แผนปฏิบัติการราชการ ระยะ ๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) ของกรมการขนส่งทางบก แผนวิสาหกิจ ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐ ขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ แผนปฏิบัติการพัฒนาสถานีขนส่งผู้โดยสารสาธารณะทุกระบบของกระทรวงคมนาคม เพื่อให้ได้มาตรฐานสำหรับคนทุกคน พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐ แผนปฏิบัติการการพัฒนากระบวนการจราจรและขนส่งอัจฉริยะในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ระยะยาว ๑๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) ร่างแผนปฏิบัติการด้านการเดินทางทางน้ำในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พ.ศ. ๒๕๖๗ - ๒๕๗๕) และร่างแผนพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงรูปแบบการเดินทางเพื่อเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าและสนามบิน เพื่อบรรจุในแผนปฏิบัติการฯ ฉบับนี้ ประกอบด้วย ๑๔๙ แผนงาน/โครงการ/กิจกรรม งบประมาณรวมทั้งสิ้น ๖๒๘,๖๑๕.๔๔ ล้านบาท ดังตารางที่ ๔.๒.๖ - ๑ โดยโครงการที่ใช้งบประมาณเกิน ๑ หมื่นล้านบาท ส่วนใหญ่เป็นโครงการที่เกี่ยวข้องกับการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่ เช่น โครงการก่อสร้างโครงข่ายรถไฟฟ้า โครงการพัฒนาจุดจอดและจราจรโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมืองเชื่อมต่อบริเวณขนส่งมวลชนในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ส่วนแผนงาน/โครงการ/กิจกรรมอื่นๆ ประกอบด้วยโครงการที่เกี่ยวกับการพัฒนา ฝึกอบรม ปรับปรุง ดูแล และประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนรับทราบข้อมูล เพื่อสร้างแรงจูงใจในการใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะ เช่น การก่อสร้างท่าเทียบเรือ การขุดลอกคูคลอง การปรับปรุงเส้นทางรถโดยสารสาธารณะให้เชื่อมต่อและรองรับการเดินทางรูปแบบอื่น การปรับปรุงพัฒนาข้อมูลการเดินทางโดยรถโดยสารสาธารณะให้ประชาชนสามารถเข้าถึงตารางการเดินทาง ความถี่ ระยะเวลา รอคอย การปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกบริเวณจุดจอด การปรับเปลี่ยนและประชาสัมพันธ์ การปฏิรูประบบเส้นทางเดินทางขนส่งมวลชนในเขตกรุงเทพมหานครและพื้นที่รอยต่อ เป็นต้น โดยรายละเอียดแผนงาน/โครงการ/กิจกรรม แสดงดังภาคผนวก ก. โดยตัวอย่างแผนงาน/โครงการ/กิจกรรม ที่สำคัญของแต่ละแนวทางการพัฒนา ดังนี้

๑) **แนวทางการพัฒนาที่ ๑** การกำหนดนโยบายและวางแผนพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะและสิ่งอำนวยความสะดวก ประกอบด้วย ๒๒ แผนงาน/โครงการ/กิจกรรม งบประมาณ ๙๕.๑๘ ล้านบาท มีแผนงาน/โครงการ/กิจกรรม ที่สำคัญ เช่น แผนการพัฒนากระบวนการขนส่งทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล แผนการเพิ่มระบบขนส่งสาธารณะรอง (Feeder) เพื่อเพิ่มความสะดวกในการใช้บริการรถไฟฟ้า โครงการศึกษาการเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าด้วยระบบขนส่งมวลชนรองเชื่อมโยงชุมชนโดยรอบสถานีรถไฟฟ้าในเขตจังหวัดนนทบุรี และโครงการศึกษาการเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าด้วยระบบขนส่งมวลชนรองเชื่อมโยงชุมชนโดยรอบสถานีรถไฟฟ้าในเขตจังหวัดปทุมธานี เป็นต้น

๒) **แนวทางการพัฒนาที่ ๒** การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่ง สิ่งอำนวยความสะดวก และ การใช้ประโยชน์ที่ดิน ประกอบด้วย ๗๑ แผนงาน/โครงการ/กิจกรรม งบประมาณ ๖๒๖,๐๑๗.๙๗ ล้านบาท มีแผนงาน/โครงการ/กิจกรรม ที่สำคัญ เช่น โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดงอ่อน (ตะวันตก) ช่วงตลิ่งชัน - ศาลายา และสถานีเพิ่มเติม ๓ สถานี (สถานีพระราม ๖ สถานีบางกรวย - กฟผ. และสถานีบ้านฉิมพลี) โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดงอ่อน (Missing Link) ช่วงบางซื่อ - พญาไท - มักกะสัน และช่วงบางซื่อ - หัวลำโพง

โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาล ช่วงแคราย - ลำสาลี (บึงกุ่ม) และ โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ส่วนตะวันออก ช่วงศูนย์วัฒนธรรม - มีนบุรี เป็นต้น

**๓) แนวทางการพัฒนาที่ ๓** การพัฒนา/ปรับปรุงกฎระเบียบระบบขนส่งสาธารณะให้ได้มาตรฐานปลอดภัย และเอื้อต่อการเพิ่มสัดส่วนผู้ใช้ระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมือง ประกอบด้วย **๒๓** แผนงาน/โครงการ/กิจกรรม งบประมาณ ๓๕๒.๑๖ ล้านบาท มีแผนงาน/โครงการ/กิจกรรม ที่สำคัญ เช่น โครงการพัฒนาระบบบริหารจัดการเดินรถอัจฉริยะ การประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนรับทราบข้อมูล เพื่อสร้างแรงจูงใจในการใช้บริการ โครงการประชาสัมพันธ์การใช้ระบบรถโดยสารสาธารณะ และการจัดทำพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม พ.ศ. .... เป็นต้น

**๔) แนวทางการพัฒนาที่ ๔** การประยุกต์ใช้เทคโนโลยีในการจัดทำระบบการขนส่งและจราจรอัจฉริยะ และระบบฐานข้อมูล ประกอบด้วย **๒๓** แผนงาน/โครงการ/กิจกรรม งบประมาณ ๒,๐๖๙.๒๖ ล้านบาท มีแผนงาน/โครงการ/กิจกรรม ที่สำคัญ เช่น ศึกษาและออกแบบแนวทางในการจัดทำระบบข้อมูลจุดจอดรถโดยสารไม่ประจำทาง (รถรับจ้าง) โครงการศึกษาสำรวจการเดินทางในเขตกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล (Bangkok Travel Demand Survey) โครงการศึกษาการจัดตั้งศูนย์บูรณาการด้าน ITS และโครงการศึกษาพัฒนารูปแบบการกำกับดูแลและการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม เป็นต้น

**๕) แนวทางการพัฒนาที่ ๕** การศึกษาและพัฒนาแนวทางการส่งเสริมผู้ประกอบการขนส่งสาธารณะ ทั้งภาครัฐและเอกชนเพื่อสร้างแรงจูงใจในการให้บริการและเพิ่มผู้ประกอบการ Feeder ประกอบด้วย **๑๐** แผนงาน/โครงการ/กิจกรรม งบประมาณ ๙๐.๘๗ ล้านบาท มีแผนงาน/โครงการ/กิจกรรม ที่สำคัญ เช่น โครงการศึกษากำหนดอัตราค่าโดยสารขั้นสูง ค่าแรกเข้า และหลักเกณฑ์การขึ้นอัตราค่าโดยสารขนส่งมวลชนระบบราง โครงการพัฒนาอัตราและระบบค่าโดยสารเพื่อประชาชน และการจัดตั้งกองทุนสนับสนุนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ เป็นต้น

ตารางที่ ๔.๒.๖ - ๑ สรุปแผนงาน/โครงการ/กิจกรรม งบประมาณแผนปฏิบัติการด้านการขับเคลื่อน  
และส่งเสริมการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐

แนวทางการพัฒนา	รวมโครงการและงบประมาณ แต่ละแนวทางการพัฒนา		หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
	แผนงาน/ โครงการ/กิจกรรม	งบประมาณ (ล้านบาท)	
๑. การกำหนดนโยบายและวางแผนพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะและสิ่งอำนวยความสะดวก	๒๒	๙๕.๑๘	สนช. ขบ. ขร. รฟท. รฟม. รฟฟท. กทม. อปท. (จ.นนทบุรี จ.ปทุมธานี จ.สมุทรปราการ)
๒. การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งสิ่งอำนวยความสะดวก และการใช้ประโยชน์ที่ดิน	๗๑	๖๒๖,๐๑๗.๙๗	สนช. ทล. ทช. ขบ. ขสมก. จท. รฟท. รฟม. SRTA ทอท. ยผ อปท. (จ.สมุทรปราการ จ.นนทบุรี จ.ปทุมธานี จ.นครปฐม). กรมธนารักษ์ ททท. พช.
๓. การพัฒนา/ปรับปรุงกฎระเบียบระบบขนส่งสาธารณะให้ได้มาตรฐานปลอดภัยและเอื้อต่อการเพิ่มสัดส่วนผู้ใช้ระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมือง	๒๓	๓๔๒.๑๖	สปค. ขบ. ขสมก. จท. ขร. กทม.
๔. การประยุกต์ใช้เทคโนโลยีในการจัดทำระบบการขนส่งและจราจรอัจฉริยะ และระบบฐานข้อมูล	๒๓	๒,๐๖๙.๒๖	สนช. ทช. ขบ. ขสมก. จท. ขร. รฟท. รฟม. BTS
๕. การศึกษาและพัฒนาแนวทางการส่งเสริมผู้ประกอบการขนส่งสาธารณะทั้งภาครัฐและเอกชนเพื่อสร้างแรงจูงใจในการให้บริการและเพิ่มผู้ประกอบการ Feeder	๑๐	๙๐.๘๗	สนช. ขบ. ขสมก. จท. ขร. รฟท.
<b>รวมโครงการและงบประมาณ</b>	<b>๑๔๙</b>	<b>๖๒๘,๖๑๕.๔๔</b>	

หมายเหตุ: หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ประกอบด้วย หน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม กรุงเทพมหานครและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นที่รับผิดชอบการบริการขนส่งในพื้นที่ปริมณฑล

#### ๔.๒.๗ การติดตามและประเมินผลการดำเนินงาน

การติดตามและประเมินผลการดำเนินงานเป็นกระบวนการเก็บรวบรวมข้อมูลเกี่ยวกับโครงการในด้านปัจจัยนำเข้าการดำเนินงาน และผลการดำเนินงาน โดยใช้แผนเป็นกรอบอ้างอิงสำหรับการกำกับ ทบทวน แก้ไข และป้องกันปัญหาขณะดำเนินโครงการ ส่วนการประเมินโครงการเป็นกระบวนการตัดสินคุณค่าของโครงการในด้านปัจจัยนำเข้า การดำเนินงาน และผลของโครงการ โดยทำการวิเคราะห์ข้อมูลจากการติดตามเพื่อพิจารณาหรือเปรียบเทียบกับเกณฑ์มาตรฐาน สำหรับการปรับปรุงการดำเนินงานสรุปผลสำเร็จของโครงการและพัฒนาโครงการ

ดังนั้น เพื่อให้แผนปฏิบัติการฯ บรรลุตามเป้าหมายที่กำหนดและมีประสิทธิภาพ จึงได้จัดทำแนวทางการติดตามและประเมินผลแผนดังกล่าว โดยสามารถวัดผลการดำเนินงานของแผนฯ การวิเคราะห์ปัญหาอุปสรรค ผลกระทบในภาพรวมจากการดำเนินงาน และจัดทำข้อเสนอแนะเชิงนโยบายในการปฏิบัติงานในขณะเดียวกัน สามารถเก็บรวบรวมข้อมูลเพื่อเป็นสมมติฐาน โดยเฉพาะใช้เป็นเครื่องมือในการติดตามการปฏิบัติงานในปีต่อ ๆ ไป

### ๑) การติดตามและประเมินผล

แผนปฏิบัติการฯ มีวัตถุประสงค์เพื่อพัฒนาและส่งเสริมให้มีการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลเพิ่มขึ้น ซึ่งสอดคล้องกับแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๘๐) (ฉบับแก้ไขเพิ่มเติม) ประเด็น โครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล ที่ได้กำหนด การเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองเพิ่มขึ้น โดยในปี พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐ สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมด ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๔๐ สนข. จึงกำหนดการติดตามและประเมินผล ดังนี้

๑.๑) การรายงานผลการดำเนินงานตามงาน/โครงการ/กิจกรรม แผนปฏิบัติการฯ

๑.๒) แบบรายงานข้อมูลปริมาณการใช้ระบบขนส่งสาธารณะจากหน่วยงานที่ให้บริการขนส่งสาธารณะ เพื่อนำมาประเมินผลสัมฤทธิ์การดำเนินการตามแผนฯ

๑.๓) การรวบรวมแผนงาน/โครงการ/กิจกรรม ที่หน่วยงานในสังกัด คค. พิจารณาเพิ่มเติมในแผนการดำเนินงานในปีงบประมาณถัดไป หรือการดำเนินการเพิ่มเติมตามนโยบายและข้อสั่งการเพิ่มเติมในระหว่างปีงบประมาณในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการเพิ่มสัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

### ๒) กรอบระยะเวลาการติดตามและประเมินผล

การติดตามและประเมินผลการดำเนินงานตามแผนปฏิบัติการฯ โดยกำหนดการติดตามในไตรมาสที่ ๔ ของปีงบประมาณ โดย สนข. จะจัดทำรายงานการติดตามและประเมินผลฯ สรุปประเด็นปัญหาและอุปสรรค พร้อมทั้งนำเสนอแนวทางการแก้ปัญหาเพื่อให้แผนการขับเคลื่อนฯ บรรลุเป้าหมายที่กำหนด เพื่อนำเสนอรายงานดังกล่าวต่อ คค. ตามขั้นตอนต่อไป

### ๔.๓ ประเด็นท้าทายต่อการดำเนินงานตามแผนปฏิบัติการด้านการขับเคลื่อนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐

๑) เร่งพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองและระหว่างเมืองให้ครอบคลุมและเชื่อมโยงกันอย่างเป็นระบบไม่ว่าจะเป็นการเชื่อมโยงทางกายภาพ (Physical Connectivity) การเชื่อมโยงตารางเวลาเดินทาง (Schedule Connectivity) และการเชื่อมโยงค่าโดยสาร (Fare Connectivity) เพื่อเพิ่มสัดส่วนการใช้ระบบขนส่งสาธารณะของประชาชนให้สูงขึ้น ดังแสดงในรูปที่ ๔.๓ - ๑ โดยระยะเวลาการเดินทางของการไปทำงานโดยเฉลี่ยตามหลักการพัฒนาเมืองที่เป็นตัวบ่งชี้กำหนดขนาด และทิศทางการพัฒนาเมืองควบคู่ไปกับระบบขนส่งนั้น จะใช้ระยะเวลาเดินทางเฉลี่ย ๑ ชั่วโมง หากเกินกว่านั้นจะถือว่าการเดินทางภายในเมืองนั้น ๆ ก่อให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดซึ่งส่งผลกระทบต่อค่าใช้จ่ายในการเดินทางและระยะเวลาที่สูญเสียไปของประชาชน ดังนั้น จำเป็นต้องวางระบบการพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งสาธารณะให้สอดคล้องกับการพัฒนาเมืองอย่างมีประสิทธิภาพ



๓) บริหารจัดการความต้องการคมนาคมขนส่ง โดยการนำมาตรการบริหารจัดการความต้องการเดินทาง (TDM) มาบังคับใช้ในเมืองใหญ่ที่มีปัญหาการจราจรหนาแน่น

๔) ประเทศไทยมุ่งหวังให้การคมนาคมขนส่งทางรางเป็นรูปแบบหลักในการคมนาคมขนส่งของประเทศ แต่ในปัจจุบันมีประชาชนที่เข้าถึงรัศมีการให้บริการของสถานีรถไฟยังน้อยกว่าสถานีรถโดยสารประจำทาง เมื่อเปรียบเทียบในรัศมีที่เท่ากัน ดังนั้นจึงควรพัฒนาการเข้าถึงสถานีขนส่งผู้โดยสาร (Accessibility) โดยเฉพาะในรัศมี ๔๐ กิโลเมตรจากสถานีรถไฟ ซึ่งจะต้องพิจารณาทั้งในเรื่องของการพัฒนาถนน การกำหนดเส้นทาง และที่ตั้งของสถานีรถไฟชานเมือง และการเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าในรัศมีไม่เกิน ๑ กิโลเมตร ซึ่งจะต้องพัฒนาระบบเชื่อมต่อ (Feeder) ก็บรถโดยสารประจำทางสาธารณะอย่างเป็นระบบและมีประสิทธิภาพ

๕) จัดสรรงบประมาณเพื่อพัฒนาระบบขนส่งมวลชนสาธารณะสำหรับเพิ่มขีดความสามารถในการเข้าถึงสถานีรถไฟชานเมือง และสถานีรถไฟฟ้า รวมทั้งการจัดสรรทรัพยากรเพื่อดำเนินงานตามแผนปฏิบัติการฯ สอดคล้องตามกรอบระยะเวลาที่กำหนดไว้ โดยหน่วยงานในสังกัด คค. ซึ่งรับผิดชอบแผนงาน/โครงการ/กิจกรรมที่ได้รับบรรจุไว้ภายใต้แผนปฏิบัติการฯ ฉบับนี้ จะต้องให้ความร่วมมือผลักดันการดำเนินงานให้มีผลสำเร็จไปสู่การปฏิบัติ เพื่อแบ่งปันเป้าหมายการเพิ่มสัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะให้มากขึ้นกว่าเดิมที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน

๖) การบรรลุเป้าหมายตัวชี้วัดการเพิ่มสัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมดของการเดินทางในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลภายใต้แผนปฏิบัติการฯ ฉบับนี้ ซึ่งเปรียบเสมือนหนึ่งแผนที่นำทางเชิงยุทธศาสตร์ (Strategy Map) ซึ่ง คค. มอบหมายให้ สนข. เป็นหน่วยงานผู้รับผิดชอบหลักมุ่งหวังให้การกำหนดตัวชี้เป็นเครื่องมือในการบูรณาการมิติการทำงานร่วมกันระหว่างหน่วยงานในสังกัด คค. ที่เกี่ยวข้อง อย่างไรก็ตาม การกำหนดตัวชี้วัด ซึ่งปัจจุบัน (ณ ปี พ.ศ. ๒๕๖๕) มีสัดส่วนการขนส่งสาธารณะต่อการเดินทางทั้งหมดในเขตเมืองกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (ร้อยละ ๙.๗๙) ทั้งนี้ เป้าหมายในปี พ.ศ. ๒๕๗๐ ให้มีสัดส่วนเพิ่มขึ้นได้ระดับไปสู่ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๔๐ ตามข้อตกลงที่กำหนดไว้กับ ก.พ.ร. นั้น สนข. เห็นว่ามีเจตนารมณ์หลักเพื่อเป็นตัวแทน (Proxy) ในการกำหนดทิศทางนโยบาย และแนวโน้มการพัฒนาในภาคการคมนาคมขนส่งในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลที่จำเป็นจะต้องให้ความสำคัญกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและบริการระบบขนส่งสาธารณะทุกรูปแบบเพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตเมืองภายใต้กรอบแนวคิดเมืองน่าอยู่ (Livable City) เป็นหลักสำคัญ เพราะมิฉะนั้นแล้ว ประเทศไทยจะสูญเสียโอกาสในการแข่งขันในระดับนานาชาติ และทำให้ต้นทุนค่าใช้จ่ายการเดินทางในชีวิตประจำวันเพิ่มสูงขึ้นเมื่อคิดเปรียบเทียบเป็นสัดส่วนกับค่าจ้างแรงงานขั้นต่ำ

ภาคผนวก ก แผนงาน/โครงการ/กิจกรรม แผนปฏิบัติการด้านการขับเคลื่อนและส่งเสริมการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐

แผนงาน/โครงการ/กิจกรรม	กรอบระยะเวลาดำเนินการ ปี พ.ศ.					หน่วยงาน	งบประมาณ (ล้านบาท)	แหล่งเงิน
	๒๕๖๖	๒๕๖๗	๒๕๖๘	๒๕๖๙	๒๕๗๐			
<b>แนวทางพัฒนาที่ ๑ การกำหนดนโยบายและวางแผนพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะและสิ่งอำนวยความสะดวก</b>								
๑.๑ แผนการกำหนดมาตรฐานในการจัดทำข้อมูลที่ยืดหยุ่นหรือจุดจอดรถเพื่อรับส่งผู้โดยสาร <sup>๖</sup>	✓	✓				ขบ.	N/A	-
๑.๒ โครงการวางแผนการพัฒนาระบบการขนส่งด้วยรถโดยสารสาธารณะอย่างยั่งยืน <sup>๗</sup>		✓				ขบ.	๑๐.๘๙	งปม.
๑.๓ แผนการศึกษาแนวทางปรับปรุงข้อมูลการเดินทางโดยสารประจำทางในปัจจุบันเพื่อการบูรณาการเข้ากับระบบอื่น <sup>๖</sup>			✓			ขบ.	N/A	-
๑.๔ แผนงานกำหนด/ปรับปรุงเส้นทางรถโดยสารประจำทางให้เชื่อมต่อและรองรับ (Feeder) การขนส่งรูปแบบอื่น (ทางราง/ทางน้ำ) <sup>๓</sup>	-	-	-	-	-	ขบ.	N/A	งปม.
๑.๕ แผนงานสำรวจความพึงพอใจของผู้ใช้บริการรถโดยสารสาธารณะ <sup>๓</sup>	-	-	-	-	-	ขบ.	N/A	งปม.
๑.๖ แผนงานดำเนินการตามแผนการปฏิรูประบบรถโดยสารประจำทางในเขตกรุงเทพมหานครและจังหวัดที่มีเส้นทางต่อเนื่อง <sup>๓</sup>	-	-	-	-	-	ขบ.	N/A	งปม.
๑.๗ แผนงานการกำกับระบบการขนส่งรถโดยสารสาธารณะให้เป็นไปตามเงื่อนไขใบอนุญาตประกอบการขนส่ง <sup>๓</sup>	-	-	-	-	-	ขบ.	N/A	งปม.
๑.๘ แผนการพัฒนาการขนส่งทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล <sup>๗</sup>		✓				ขร.	N/A	-
๑.๙ โครงการศึกษาความเหมาะสมและจัดหาดินก่อสร้างอาคารจอดแล้วจรบริเวณสถานีรถไฟฟ้า - สถานีรังสิต <sup>๘</sup>			✓	✓	✓	รฟท.	๑๐.๐๐	
๑.๑๐ โครงการศึกษาความเหมาะสมและจัดหาดินก่อสร้างอาคารจอดแล้วจรบริเวณสถานีรถไฟฟ้า - สถานีวงแหวนรอบนอกตะวันออก <sup>๘</sup>			✓	✓	✓	รฟม. กทม.	๑๐.๐๐	
๑.๑๑ โครงการจัดทำแผนงานพัฒนาป้ายรถโดยสารประจำทางอัจฉริยะ <sup>๖</sup>		✓				กทม.	N/A	-
๑.๑๒ แผนการเพิ่มระบบขนส่งสาธารณะรอง (Feeder) เพื่อเพิ่มความสะดวกในการใช้บริการรถไฟฟ้า <sup>๘</sup>		✓	✓	✓		รฟฟท.	N/A	-
๑.๑๓ การศึกษาปรับปรุงระบบบริการขนส่งรถในเขตกรุงเทพมหานคร (Improving Feeder Transport Service for Bangkok Metropolitan Area) ภายใต้โครงการความช่วยเหลือทางวิชาการของธนาคารพัฒนาเอเชีย (Asian Development Bank : ADB)	✓					สนข.	N/A	
๑.๑๔ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับระบบขนส่งสาธารณะ ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ภายใต้แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงรูปแบบการเดินทางเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าและสนามบิน ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พ.ศ. ๒๕๖๘ - ๒๕๘๐)			✓	✓	✓	สนข.	N/A	-
๑.๑๕ โครงการศึกษาเพื่อกำหนดแนวทางการจัดทำและการใช้ทางข้ามถนนปลอดภัยเพื่อยกระดับความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน <sup>๗</sup>	✓					ขบ.	๔.๒๙	เงิน กปถ.
๑.๑๖ โครงการศึกษาการเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าด้วยระบบขนส่งมวลชนรอง เชื่อมโยงชุมชนโดยรอบสถานีรถไฟฟ้าในเขตกรุงเทพมหานคร <sup>๘</sup>	✓	✓	✓	✓	✓	กทม.	๓๓.๕๐	

แผนงาน/โครงการ/กิจกรรม	กรอบระยะเวลาดำเนินการ ปี พ.ศ.					หน่วยงาน	งบประมาณ (ล้านบาท)	แหล่งเงิน
	๒๕๖๖	๒๕๖๗	๒๕๖๘	๒๕๖๙	๒๕๗๐			
๑.๑๗ โครงการศึกษาเพื่อออกแบบกำหนดอัตลักษณ์ และรูปแบบการปรับปรุงภูมิทัศน์ของคลองบางกอกน้อย <sup>๘</sup>		✓				กทม.	๑๐.๐๐	-
๑.๑๘ โครงการศึกษาการเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าด้วยระบบขนส่งมวลชนรองเชื่อมโยงชุมชนโดยรอบสถานีรถไฟฟ้าในเขตจังหวัดนนทบุรี <sup>๘</sup>	✓	✓				อปท. (จ.นนทบุรี)	๔.๐๐	
๑.๑๙ โครงการศึกษาเส้นทางจักรยานและสิ่งอำนวยความสะดวก เพื่อสนับสนุนการเดินทางโดยไม่ใช้เครื่องยนต์ (NMT) เชื่อมโยงโครงข่ายรถไฟฟ้าในเขตจังหวัดนนทบุรี <sup>๘</sup>			✓	✓	✓	อปท. (จ.นนทบุรี)	๔.๐๐	
๑.๒๐ โครงการศึกษาการเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าด้วยระบบขนส่งมวลชนรอง เชื่อมโยงชุมชนโดยรอบสถานีรถไฟฟ้าในเขตจังหวัดปทุมธานี <sup>๘</sup>	✓	✓				อปท. (จ.ปทุมธานี)	๒.๕๐	
๑.๒๑ โครงการศึกษาเส้นทางจักรยานและสิ่งอำนวยความสะดวก เพื่อสนับสนุนการเดินทางโดยไม่ใช้เครื่องยนต์ (NMT) เชื่อมโยงโครงข่ายรถไฟฟ้าในเขตจังหวัดสมุทรปราการ <sup>๘</sup>			✓	✓	✓	อปท. (จ.สมุทรปราการ)	๔.๐๐	
๑.๒๒ โครงการศึกษาเส้นทางจักรยานและสิ่งอำนวยความสะดวก เพื่อสนับสนุนการเดินทางโดยไม่ใช้เครื่องยนต์ (NMT) เชื่อมโยงโครงข่ายรถไฟฟ้าในเขตจังหวัดปทุมธานี <sup>๘</sup>			✓	✓	✓	อปท. (จ.ปทุมธานี)	๒.๐๐	
<b>แนวทางการพัฒนาที่ ๒ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่ง สิ่งอำนวยความสะดวก และการใช้ประโยชน์ที่ดิน**</b>								
๒.๑ โครงการก่อสร้าง พัฒนา ปรับปรุงท่าเรือในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล <sup>๑</sup>	✓	✓	✓			จท.	๓๔๑.๓๕	งปม.
๒.๒ โครงการศึกษาการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงรูปแบบการเดินทาง เพื่อเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าและสนามบินในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (ศึกษาแล้วเสร็จ)	✓					สนข. กทม. ขบ. ทล. ทช. รฟท. ทอท. กรมธนารักษ์ ขสมก. รฟม. กรมโยธาธิการและผังเมือง อปท. (จ.สมุทรปราการ จ.นนทบุรี จ.ปทุมธานี)	๔, ๓๗๒.๐๙	-
๒.๓ การพัฒนาแนวทางการเพิ่ม Load Factor และเพิ่มรายได้ของรถไฟฟ้าสายสีแดง และสนับสนุนการพัฒนาธุรกิจเสริม อาทิ การพัฒนาพื้นที่โฆษณา และพื้นที่เชิงพาณิชย์ในสถานี <sup>๑</sup>	✓	✓				รฟท.	N/A	-
๒.๔ โครงการจัดการรถสับเปลี่ยน (ภายในย่านสายสีแดง) จำนวน ๒๐ คัน พร้อมอะไหล่ <sup>๑</sup>	✓	✓	✓	✓		รฟท.	๒,๐๐๐.๐๐	เงินกู้
๒.๕ โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดงเข้ม (เหนือ) ช่วงรังสิต - มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต ระยะทาง ๘.๘๔ กม. <sup>๑</sup>	✓ (๖๖-๗๑)	✓	✓	✓	✓	รฟท.	๖,๕๗๐.๔๐	PPP
๒.๖ โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดงอ่อน (ตะวันตก) ช่วงตลิ่งชัน - ศิริราช ระยะทาง ๕.๗ กม. <sup>๑</sup>	✓ (๖๖-๗๑)	✓	✓	✓	✓	รฟท.	๔,๖๑๖.๐๐	งปม./เงินกู้

แผนงาน/โครงการ/กิจกรรม	กรอบระยะเวลาดำเนินการ ปี พ.ศ.					หน่วยงาน	งบประมาณ (ล้านบาท)	แหล่งเงิน
	๒๕๖๖	๒๕๖๗	๒๕๖๘	๒๕๖๙	๒๕๗๐			
๒.๗ โครงการก่อสร้างรถไฟชานเมืองสายสีแดงอ่อน (ตะวันตก) ช่วงตลิ่งชัน - ศาลายา และสถานีเพิ่มเติม ๓ สถานี (สถานีพระราม ๖ สถานีบางกรวย - กฟผ. และสถานีบ้านฉิมพลี) ระยะทาง ๑๔.๘ กม. <sup>๑</sup>	✓ (๖๖-๗๖)	✓	✓	✓	✓	รฟท.	๑๐,๖๗๐.๒๗	งปม./เงินกู้
๒.๘ โครงการก่อสร้างรถไฟชานเมืองสายสีแดงอ่อน (Missing Link) ช่วงบางซื่อ - อนุสาวรีย์ - มักกะสัน และช่วงบางซื่อ - หัวลำโพง ระยะทาง ๒๗.๕ กม. <sup>๑</sup>	✓ (๖๖-๗๖)	✓	✓	✓	✓	รฟท.	๓๒,๓๙๑.๘๒	งปม./PPP
๒.๙ โครงการปรับปรุงและติดตั้งระบบข้อมูลเชื่อมต่อการเดินทางภายในสถานีรถไฟฟ้ายูนิค และรถไฟฟ้ายูนิค (๑๔ สถานี) <sup>๔</sup>			✓ (๖๘-๘๐)	✓	✓	รฟท.	๓.๑๐	
๒.๑๐ โครงการรถไฟฟ้ายูนิคสายสีน้ำตาล ช่วงแคราย - ลำสาลี (บึงกุ่ม) ระยะทาง ๒๒.๑ กม. <sup>๑</sup>			✓ (๖๘-๗๑)	✓	✓	รฟม.	๔๑,๘๑๑.๗๒	งปม./PPP
๒.๑๑ โครงการรถไฟฟ้ายูนิคสายสีชมพู ช่วงแคราย - มีนบุรี (เริ่มปี ๒๕๖๑) ระยะทาง ๓๗.๕ กม. <sup>๑</sup>	✓ (๖๖-๖๗)	✓				รฟม.	๕๑,๓๘๑.๘๓	งปม./PPP
๒.๑๒ โครงการรถไฟฟ้ายูนิคสายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว - สำโรง (เริ่มปี ๒๕๖๑) ระยะทาง ๓๐.๔ กม. <sup>๑</sup>	✓ (๖๖-๖๖)					รฟม.	๔๘,๔๒๔.๔๓	งปม./PPP
๒.๑๓ โครงการรถไฟฟ้ายูนิคสายสีส้ม ส่วนตะวันออกช่วงศูนย์วัฒนธรรม - มีนบุรี (เริ่มปี ๒๕๖๐) ระยะทาง ๒๒.๕ กม. <sup>๑</sup>	✓ (๖๐-๖๔)	✓	✓	✓		รฟม.	๑๐๗,๖๘๐.๕๑	งปม./เงินกู้/PPP
๒.๑๔ โครงการรถไฟฟ้ายูนิคสายสีม่วง ช่วงเตาปูน - ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) ระยะทาง ๒๓.๖ กม. <sup>๑</sup>	✓ (๖๕-๗๖)	✓	✓	✓	✓	รฟม.	๑๑๗,๔๗๓.๓๕	งปม./เงินรายได้/PPP
๒.๑๕ โครงการรถไฟฟ้ายูนิคสายสีส้ม ส่วนตะวันตก ช่วงบางขุนนนท์ - ศูนย์วัฒนธรรม ระยะทาง ๑๓.๔ กม. <sup>๑</sup>	✓ (๖๖-๗๖)	✓	✓	✓	✓	รฟม.	๑๒๒,๐๖๗.๒๗	งปม./เงินรายได้/PPP
๒.๑๖ โครงการปรับปรุงและติดตั้งระบบข้อมูลเชื่อมต่อการเดินทางภายในสถานีรถไฟฟ้ายูนิค และรถไฟฟ้ายูนิค (๕๔ สถานี) <sup>๔</sup>			✓ (๖๘-๘๐)	✓	✓	รฟม.	๑๑.๙๔	-
๒.๑๗ การพัฒนาจุดจอดแล้วจร สำหรับผู้ใช้บริการระบบขนส่งมวลชนทางราง (ระยะที่ ๒) เพื่อรองรับระบบบริหารจัดการความต้องการการเดินทาง <sup>๒</sup>	✓ (๖๕-๖๗)	✓	✓			รฟม.	๔๐,๐๐๐.๐๐	งปม.
๒.๑๘ โครงการจัดการรถโดยสารไฟฟ้า (EV) เพื่อสังคมคาร์บอนต่ำ <sup>๔</sup>	✓	✓	✓	✓	✓	ขสมก.	๒๙,๒๓๖.๒๔๐	งปม.
๒.๑๙ โครงการจัดการรถโดยสารพลังงานสะอาดอื่น ๆ เพื่อสังคมแห่งอนาคต <sup>๔</sup>	✓	✓	✓	✓	✓	ขสมก.	N/A	งปม.
๒.๒๐ โครงการพัฒนารถโดยสารต้นแบบและรถโดยสารอัจฉริยะ เพื่อเสริมศักยภาพการเดินทาง <sup>๔</sup>	✓	✓	✓	✓	✓	ขสมก.	๒๖.๐๐	งปม.
๒.๒๑ โครงการปรับเปลี่ยนและประชาสัมพันธ์การเปลี่ยนระบบเลขสายรถโดยสารประจำทาง <sup>๔</sup>	✓	✓	✓	✓	✓	ขสมก.	๕.๕๐	งปม.
๒.๒๒ โครงการพัฒนาและปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกบนรถโดยสารประจำทาง <sup>๔</sup>	✓	✓	✓	✓	✓	ขสมก.	๙.๐๐	งปม.
๒.๒๓ โครงการพัฒนามาตรฐานการให้บริการของรถร่วมบริการ <sup>๔</sup>	✓	✓	✓	✓	✓	ขสมก.	๔.๐๐	งปม.
๒.๒๔ โครงการพัฒนาและปรับปรุงประสิทธิภาพเส้นทางรถโดยสาร และการเชื่อมต่อ (Feeder) <sup>๔</sup>	✓	✓	✓	✓	✓	ขสมก.	๐.๕๐	งปม.

แผนงาน/โครงการ/กิจกรรม	กรอบระยะเวลาดำเนินการ ปี พ.ศ.					หน่วยงาน	งบประมาณ (ล้านบาท)	แหล่งเงิน
	๒๕๖๖	๒๕๖๗	๒๕๖๘	๒๕๖๙	๒๕๗๐			
๒.๒๕ โครงการปรับปรุงประสิทธิภาพผู้ประจำการจำนวนรถโดยสารประจำทางประจำการสำหรับเส้นทางเดินรถแต่ละสาย <sup>๔</sup>	✓		✓		✓	ขสมก.	๔.๐๐	งปม.
๒.๒๖ โครงการพัฒนาเส้นทางเดินรถทางเลือกรตามความต้องการ และท่องเที่ยว <sup>๔</sup>	✓	✓	✓	✓	✓	ขสมก.	๑๐.๐๐	งปม.
๒.๒๗ โครงการศึกษา พัฒนา และปรับปรุงประสิทธิภาพผู้ให้ทันสมัย มีประสิทธิภาพและเป็นมิตรกับชุมชน <sup>๔</sup>	✓	✓	✓	✓	✓	ขสมก.	๑๔.๐๐	งปม.
๒.๒๘ โครงการศึกษาและพัฒนาพื้นที่อยู่เชิงพาณิชย์และเพื่อชุมชน <sup>๔</sup>	✓	✓	✓	✓	✓	ขสมก.	๑๔.๐๐	งปม.
๒.๒๙ โครงการพัฒนาและปรับปรุงอาคารสถานที่ทำการและระบบสาธารณูปโภคเพื่อคุณภาพชีวิตที่ดี <sup>๔</sup>	✓	✓	✓	✓	✓	ขสมก.	๘.๒๐	งปม.
๒.๓๐ โครงการศึกษาและพัฒนาป้ายหยุดรถประจำทางอัจฉริยะของ ขสมก. <sup>๔</sup>	✓	✓	✓	✓	✓	ขสมก.	๘.๐๐	งปม.
๒.๓๑ โครงการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวก แนวทางปฏิบัติ และการประชาสัมพันธ์สำหรับรองรับการใช้บริการของคนพิการ <sup>๔</sup>	✓	✓	✓	✓	✓	ขสมก.	๕.๐๐	งปม.
๒.๓๒ โครงการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวก แนวทางปฏิบัติ และการประชาสัมพันธ์สำหรับรองรับการใช้บริการของผู้สูงอายุ <sup>๔</sup>	✓	✓	✓	✓	✓	ขสมก.	๕.๐๐	งปม.
๒.๓๓ โครงการปรับปรุงจุดจอดรถโดยสารสาธารณะอาคารผู้โดยสาร สนามบินสุวรรณภูมิ จังหวัดสมุทรปราการ <sup>๔</sup>	✓		✓	✓	✓	ทอท.	๕.๐๐	
๒.๓๔ ปรับปรุงทำเทียบเรือคลองแสนแสบตั้งแต่สะพานผ่านฟ้าลีลาศ - วัดศรีบุญเรือง <sup>๗</sup>		✓	✓	✓		กทม.	๒๘.๐๐	-
๒.๓๕ โครงการก่อสร้างทำเทียบเรือคลองแสนแสบ จำนวน ๔ ท่าเรือ <sup>๗</sup>	✓					กทม.	๑๒.๘๐	-
๒.๓๖ ก่อสร้างท่าเรือใหม่ในคลองแสนแสบ จำนวน ๒ ท่าเรือ <sup>๗</sup>		✓	✓			กทม.	๘.๔๐	-
๒.๓๗ โครงการก่อสร้างทำเทียบเรือคลองพระโขนงและคลองประเวศบุรีรมย์ ๑๑ ท่าเรือ <sup>๗</sup>					✓	กทม.	๔๓.๕๐	-
๒.๓๘ ก่อสร้างทำเทียบเรือวัดป่าเชิงเลน <sup>๔</sup>	✓					กทม.	๓.๑๙	งปม.
๒.๓๙ ก่อสร้างทำเทียบเรือราชินี <sup>๔</sup>		✓				กทม.	๒.๙๗	งปม.
๒.๔๐ ก่อสร้างทำเทียบเรือ ม.นวมินทร์ เขตคูสิต <sup>๔</sup>		✓				กทม.	๘.๖๐	งปม.
๒.๔๑ ขุดลอกคลองแสนแสบ ช่วงวัดศรีบุญเรืองถึงถนนสุวินทวงศ์ ระยะทาง ๑๒ กิโลเมตร <sup>๗</sup>			✓			กทม.	๔๕.๐๐	-
๒.๔๒ ขุดลอกคลองลาดพร้าว ระยะทาง ๒๒ กิโลเมตร <sup>๗</sup>			✓	✓		กทม.	๖๓.๐๐	-
๒.๔๓ ขุดลอกคลองตัน ระยะทาง ๓.๗ กิโลเมตร <sup>๗</sup>			✓			กทม.	๒๕.๐๐	-
๒.๔๔ ขุดลอกคลองบางกอกน้อย ระยะทาง ๗.๑ กิโลเมตร <sup>๗</sup>		✓	✓			กทม.	๓๙.๐๐	-
๒.๔๕ ขุดลอกคลองบางลำพู ระยะทาง ๑.๕ กิโลเมตร <sup>๗</sup>		✓	✓			กทม.	๕.๐๐	-
๒.๔๖ ขุดลอกคลองผดุงกรุงเกษม ระยะทาง ๕.๕ กิโลเมตร <sup>๗</sup>			✓			กทม.	๑๖.๐๐	-
๒.๔๗ ขุดลอกคลองประเวศบุรีรมย์ ช่วงตลาดเอี่ยมสมบัติ - วัดสังฆราชา ระยะทาง ๒๑.๔ กิโลเมตร <sup>๗</sup>					✓ (๗๐-๗๑)	กทม.	๙๖.๐๐	-

แผนงาน/โครงการ/กิจกรรม	กรอบระยะเวลาดำเนินการ ปี พ.ศ.					หน่วยงาน	งบประมาณ (ล้านบาท)	แหล่งเงิน
	๒๕๖๖	๒๕๖๗	๒๕๖๘	๒๕๖๙	๒๕๗๐			
๒.๔๘ ขุดลอกคลองเปรมประชากร ระยะทาง ๒๐.๕ กิโลเมตร <sup>๗</sup>					✓ (๗๐-๗๒)	กทม.	๕๙.๐๐	-
๒.๔๙ โครงการปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกบริเวณสถานีในเขตกรุงเทพมหานคร เช่น ปรับปรุงงานจัดพื้นที่สำหรับ Drop-off/ Kiss & Ride รวมถึงใช้เป็นจุดจอดรถแท็กซี่ งานติดตั้งราวจับที่ทางลาด และงานปรับปรุงทางเท้า และติดตั้งพื้นผิวต่างสัมผัสระหว่างสถานีรถไฟฟ้ากับป้ายรถประจำทาง <sup>๘</sup>	✓ (๖๖-๘๐)	✓	✓	✓	✓	กทม.	๖๖.๗๐	
๒.๕๐ โครงการปรับปรุงและติดตั้งระบบข้อมูลเชื่อมต่อการเดินทางภายในสถานีรถไฟฟ้าสายสีเขียวเข้ม และรถไฟฟ้าสายสีเขียวอ่อน (๖๑ สถานี) <sup>๘</sup>			✓ (๖๘-๘๐)	✓	✓	กทม.	๑๓.๕๐	
๒.๕๑ โครงการปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกบริเวณสถานีในเขตจังหวัดนนทบุรี เช่น ปรับปรุงงานจัดพื้นที่สำหรับ Drop-off / Kiss & Ride รวมถึงใช้เป็นจุดจอดรถแท็กซี่ งานติดตั้งราวจับที่ทางลาด และงานปรับปรุงทางเท้า และติดตั้งพื้นผิวต่างสัมผัสระหว่างสถานีรถไฟฟ้ากับป้ายรถประจำทาง <sup>๘</sup>			✓ (๖๘-๘๐)	✓	✓	อปท. (จ.นนทบุรี)	๑๓.๐๐	
๒.๕๒ โครงการพัฒนาศูนย์การเชื่อมต่อการเดินทาง ศูนย์ราชการนนทบุรี (ปี ๒๕๗๑ - ๒๕๗๕) <sup>๘</sup>						อปท. (จ.นนทบุรี)	๘๕๐.๐๐	
๒.๕๓ การจัดซื้อเรือไฟฟ้าเดินเรือในคลองขุดมหาสวัสดิ์เพื่อการท่องเที่ยว จำนวน ๗ ลำ พร้อมสถานีชาร์จไฟฟ้า (๒ ลำ) <sup>๗</sup>			✓			อปท. (จ.นนทบุรี, จ.นครปฐม)	๕๔.๕๐	-
๒.๕๔ การจัดซื้อเรือไฟฟ้าเดินเรือในแม่น้ำเจ้าพระยา ช่วงปากเกร็ด - ที่ว่าการอำเภอเมืองจังหวัดปทุมธานี จำนวน ๑๐ ลำ พร้อมสถานีชาร์จไฟฟ้า (๔ ลำ) <sup>๗</sup>					✓ (๗๐-๗๑)	อปท. (จ.ปทุมธานี)	๓๑๖.๕๐	-
๒.๕๕ โครงการปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกบริเวณสถานีในเขตจังหวัดปทุมธานี เช่น ปรับปรุงงานจัดพื้นที่สำหรับ Drop-off / Kiss & Ride รวมถึงใช้เป็นจุดจอดรถแท็กซี่ งานติดตั้งราวจับที่ทางลาด และงานปรับปรุงทางเท้า และติดตั้งพื้นผิวต่างสัมผัสระหว่างสถานีรถไฟฟ้ากับป้ายรถประจำทาง (ปี ๒๕๗๑ - ๒๕๗๕) <sup>๘</sup>						อปท. (จ.ปทุมธานี)	๐.๔๐	
๒.๕๖ โครงการปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกบริเวณสถานีในเขตจังหวัดสมุทรปราการ เช่น ปรับปรุงงานจัดพื้นที่สำหรับ Drop-off / Kiss & Ride รวมถึงใช้เป็นจุดจอดรถแท็กซี่ งานติดตั้งราวจับที่ทางลาด และงานปรับปรุงทางเท้า และติดตั้งพื้นผิวต่างสัมผัสระหว่างสถานีรถไฟฟ้ากับป้ายรถประจำทาง <sup>๘</sup>			✓ (๖๘-๘๐)	✓	✓	อปท. (จ.สมุทรปราการ)	๖.๕๐	
๒.๕๗ การพัฒนาพื้นที่และจุดเชื่อมต่อจุดเชื่อมต่อ ล้อ - ราง - เรือ ปัจจุบัน จำนวน ๘ จุด <sup>๗</sup>								
- จุดที่ ๑ ท่าเรือรวมหนึ่ง คลองแสนแสบ		✓				กทม.	๐.๖๐	-
- จุดที่ ๒ ท่าเรือโศก คลองแสนแสบ		✓				กทม.	๐.๕๐	-
- จุดที่ ๓ ท่าเรือสะพานหัวช้าง คลองแสนแสบ		✓				กทม.	๒.๗๐	-
- จุดที่ ๔ ท่าเรือสถานีรถไฟหัวลำโพง คลองผดุงกรุงเกษม		✓				กทม.	๑.๘๐	-
- จุดที่ ๕ ท่าเรือสะพานพระนั่งเกล้า แม่น้ำเจ้าพระยา		✓				กทม.	๐.๑๕	-
- จุดที่ ๖ ท่าเรือบางโพ แม่น้ำเจ้าพระยา		✓				กทม.	๑.๘๐	-

แผนงาน/โครงการ/กิจกรรม	กรอบระยะเวลาดำเนินการ ปี พ.ศ.					หน่วยงาน	งบประมาณ (ล้านบาท)	แหล่งเงิน
	๒๕๖๖	๒๕๖๗	๒๕๖๘	๒๕๖๙	๒๕๗๐			
- จุดที่ ๗ ท่าเรือราชินี แม่น้ำเจ้าพระยา		✓					๐.๕๐	-
- จุดที่ ๘ ท่าเรือสาทร (สะพานตากสิน) แม่น้ำเจ้าพระยา		✓					๐.๘๐	-
๒.๕๘ การจัดทำป้ายแนะนำเส้นทาง ป้ายแนะนำเส้นทางเดินเรือ และป้ายแนะนำสถานที่สำคัญของแต่ละท่าเรือ ในคลองขุดมหาสวัสดิ์ (๑๓ ท่าเรือ) <sup>๑</sup>	✓	✓				กทม. อปท. (จ.นนทบุรี,จ.นครปฐม)	๑.๘๐ (กทม. ๐.๖) (นนทบุรี ๐.๖) (นครปฐม ๐.๖)	-
๒.๕๙ การพัฒนาและปรับปรุงพื้นที่จุดจอดโดยสารประจำทางในพื้นที่เชื่อมต่อ การขนส่งสาธารณะ เช่น สถานีรถไฟกรุงเทพอภิวัฒน์ สถานีขนส่งจตุจักร ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและดอนเมือง สถานีรถไฟ และท่าเรือแม่น้ำต่าง ๆ <sup>๑</sup>			✓	✓		รฟท. ทอท. รฟม. กทม. อปท.	N/A	-
๒.๖๐ งานพัฒนาและยกระดับคุณภาพการให้บริการของสถานีรถไฟกรุงเทพอภิวัฒน์ (พัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์และบริการพื้นฐานภายในสถานี) <sup>๑</sup>				✓	✓	รฟท. SRTA	N/A	-
๒.๖๑ โครงการพัฒนาพื้นที่บริเวณบางซื่อ <sup>๑</sup>	✓	✓	✓	✓	✓	รฟท. SRTA	๒๐.๐๐	เงินรายได้
๒.๖๒ โครงการพัฒนาพื้นที่บริเวณสถานีธนบุรี <sup>๑</sup>	✓	✓	✓	✓	✓	รฟท. SRTA	N/A	-
๒.๖๓ โครงการพัฒนาพื้นที่บริเวณสถานีแม่น้ำ <sup>๑</sup>			✓	✓	✓	รฟท. SRTA	N/A	-
๒.๖๔ โครงการพัฒนาและปรับปรุงเส้นทางจักรยานเชื่อมโยงโครงข่ายรถไฟฟ้า ในเขตกรุงเทพมหานคร <sup>๑</sup>	✓ (๖๖-๗๕)	✓	✓	✓	✓	กทม.	๓,๑๒๗.๕๙	
๒.๖๕ ก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งทั้ง ๒ ฝั่งของคลองลาดพร้าวระยะทาง ๑๓.๕ กิโลเมตร (คานและกำแพงคอนกรีตต่อเมตร ๔๗,๒๓๐บาท) <sup>๑</sup>			✓	✓		กทม.	๖๓๗.๖๑	-
๒.๖๖ ก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งทั้ง ๒ ฝั่งของคลองบางกอกน้อยระยะทาง ๐.๗ กิโลเมตร (คานและกำแพงคอนกรีตต่อเมตร ๔๗,๒๓๐บาท) <sup>๑</sup>			✓			กทม.	๓๓.๐๖	-
๒.๖๗ ก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งทั้ง ๒ ฝั่งของคลองเปรมประชากร (คานและกำแพงคอนกรีตต่อเมตร ๔๗,๒๓๐บาท) - พื้นที่กรุงเทพมหานคร (ถนนแจ้งวัฒนะ - สุดเขต กรุงเทพมหานคร ประมาณ ๑๑ กิโลเมตร) <sup>๑</sup>					✓ (๑๐-๑๑)	กทม.	๑,๐๓๙.๐๖	-
๒.๖๘ ก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งทั้ง ๒ ฝั่งของคลองเปรมประชากร (คานและกำแพงคอนกรีตต่อเมตร ๔๗,๒๓๐บาท) - พื้นที่จังหวัดปทุมธานี (สุดเขต กทม. - วัดรังสิต ประมาณ ประมาณ ๒ กิโลเมตร) <sup>๑</sup>					✓ (๑๐-๑๑)	อปท. (จ.ปทุมธานี)	๑๘๘.๙๒	-
๒.๖๙ การส่งเสริมด้านการตลาดของกิจกรรมการท่องเที่ยวทางน้ำและกิจกรรมที่เกี่ยวข้องในพื้นที่คลองขุดมหาสวัสดิ์ <sup>๑</sup>			✓			ททท. พช. อปท.	๑๒.๐๐	-
๒.๗๐ การพัฒนาโครงการนำร่องการเดินทางเรือท่องเที่ยวในเส้นทางสายใหม่ในพื้นที่คลองขุดมหาสวัสดิ์ <sup>๑</sup>			✓			ททท. พช. อปท.	๒.๐๐	-

แผนงาน/โครงการ/กิจกรรม	กรอบระยะเวลาดำเนินการ ปี พ.ศ.					หน่วยงาน	งบประมาณ (ล้านบาท)	แหล่งเงิน
	๒๕๖๖	๒๕๖๗	๒๕๖๘	๒๕๖๙	๒๕๗๐			
๒.๑๗ พัฒนาโครงข่ายทางเดินเท้าบริเวณพื้นที่รับผิดชอบของกระทรวงคมนาคมและพื้นที่เกี่ยวเนื่อง เช่น พื้นที่รอบสถานีรถไฟ สถานีขนส่งผู้โดยสาร สถานีรถไฟ และท่าเรือแม่น้ำต่างๆ และ Skywalk ได้โครงสร้างรถไฟฟ้า เป็นต้น <sup>๑</sup>			✓	✓	✓	รฟท. รฟม. กทม. อปท. สนข.	N/A	-
<b>แนวทางพัฒนาที่ ๓ การพัฒนา/ปรับปรุงกฎระเบียบระบบขนส่งสาธารณะให้ได้มาตรฐาน ปลอดภัย และเอื้อต่อการเพิ่มสัดส่วนผู้ใช้ระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมือง</b>								
๓.๑ การรักษาความต่อเนื่องในการควบคุมการจราจรและรักษาความปลอดภัยทางน้ำ <sup>๒</sup>		✓ (๒๖๗-๗๓)	✓	✓	✓	จท.	๕๐.๐๐	งปม.
๓.๒ โครงการระบบแจ้งเตือนการกระทำความผิดแก่ผู้ประกอบการเดินรถแบบอัตโนมัติ <sup>๑</sup>		✓				ขบ.	๖.๑๕	เงิน กปถ.
๓.๓ Road Pricing <sup>๒</sup>		✓				กทม.	๕๐.๐๐	-
๓.๔ ยกร่างพระราชบัญญัติกำหนดสิ่งอำนวยความสะดวกในการบริการขนส่งสาธารณะสำหรับคนทุกคน พ.ศ. ... <sup>๑</sup>			✓			สปค.	๕.๐๐	งปม.
๓.๕ การฝึกซ้อมร่วมกับเรือโดยสาร (Passenger Ship Exercise) กรณีเรือประสบภัย <sup>๑</sup>	✓	✓	✓	✓	✓	สปค.	๑๐.๐๐	งปม.
๓.๖ โครงการศึกษาเพื่อยกระดับการให้บริการรถแท็กซี่ให้มีความปลอดภัยและยั่งยืน <sup>๔</sup>	✓	✓	✓	✓	✓	ขบ.	N/A	งปม.
๓.๗ โครงการศึกษาเพื่อกำหนดอายุการใช้งานระบบตรวจสอบสภาพรถทั่วประเทศเพื่อรักษามาตรฐานการตรวจสอบสภาพรถ <sup>๑</sup>	✓					ขบ.	๓๐.๐๐	เงิน กปถ.
๓.๘ โครงการจ้างศึกษาพัฒนาความปลอดภัยของการใช้รถยนต์รับจ้างสามล้อและรถยนต์สามล้อส่วนบุคคล <sup>๑</sup>	✓					ขบ.	๔.๐๒	เงิน กปถ.
๓.๙ โครงการรับรองมาตรฐานคุณภาพบริการรถโดยสารประจำทาง (Q - Mark) (สนส.) <sup>๑</sup>	-	-	-	-	-	ขบ.	N/A	งปม.
๓.๑๐ โครงการรับรองมาตรฐานคุณภาพรถโดยสารสาธารณะ (QBUs) (สนส.) <sup>๑</sup>	-	-	-	-	-	ขบ.	N/A	งปม.
๓.๑๑ โครงการศึกษาและจัดทำมาตรฐานระบบไฟฟ้าและระบบอัตโนมัติสัญญาณระยะที่ ๒ (รถไฟฟ้าในเมือง) <sup>๑</sup>	✓	✓				ขร.	๒๒.๖๙	งปม.
๓.๑๒ การจัดทำแผนเผชิญเหตุและการเตรียมความพร้อมเมื่อมีอุบัติเหตุ เหตุฉุกเฉินหรือก่อการร้าย <sup>๑</sup>	✓	✓	✓	✓	✓	จท.	N/A	งบดำเนินงาน
๓.๑๓ การพัฒนาและเพิ่มศักยภาพบุคลากรผู้ปฏิบัติงานภายในท่าเรือ <sup>๑</sup>	✓	✓	✓	✓	✓	จท.	N/A	งบดำเนินงาน
๓.๑๔ การจัดทำแผนเตรียมความพร้อมความปลอดภัยด้านคมนาคมขนส่งและแผนช่วยเหลือผู้ประสบภัยทางน้ำ <sup>๑</sup>	✓	✓	✓	✓	✓	จท.	N/A	งบดำเนินงาน
๓.๑๕ กำหนดมาตรฐาน เครื่องมือและอุปกรณ์ ที่สนับสนุนด้านความปลอดภัยทางน้ำ และการบังคับใช้กฎหมายในการปฏิบัติตามระเบียบการเดินทางทางน้ำอย่างเคร่งครัด <sup>๑</sup>	✓	✓	✓	✓	✓	จท.	N/A	งบดำเนินงาน
๓.๑๖ โครงการพัฒนามาตรฐานและระบบการตรวจสอบสภาพรถโดยสารประจำทางก่อนให้บริการ <sup>๔</sup>	✓	✓	✓	✓	✓	ขสมก.	๓.๐๐	งปม.
๓.๑๗ โครงการพัฒนามาตรฐานและระบบอัจฉริยะเพื่อการดูแลรักษาและซ่อมบำรุงรถโดยสารประจำทาง รวมถึงสิ่งอำนวยความสะดวกและอุปกรณ์ต่างๆ <sup>๔</sup>	✓	✓	✓	✓	✓	ขสมก.	๓.๐๐	งปม.

แผนงาน/โครงการ/กิจกรรม	กรอบระยะเวลาดำเนินการ ปี พ.ศ.					หน่วยงาน	งบประมาณ (ล้านบาท)	แหล่งเงิน
	๒๕๖๖	๒๕๖๗	๒๕๖๘	๒๕๖๙	๒๕๗๐			
๓.๑๘ โครงการพัฒนามาตรฐานและคู่มือแนวทางปฏิบัติสำหรับระบบบริหารจัดการเดินรถ <sup>๔</sup>	✓	✓	✓	✓	✓	ขสมก.	๑.๓๐	งปม.
๓.๑๙ โครงการพัฒนาระบบบริหารจัดการเดินรถอัจฉริยะ <sup>๔</sup>	✓	✓	✓	✓	✓	ขสมก.	๓๗.๐๐	งปม.
๓.๒๐ โครงการพัฒนาทักษะการให้บริการ และการจัดการปัญหาเฉพาะหน้า <sup>๔</sup>	✓	✓	✓	✓	✓	ขสมก.	๕.๐๐	งปม.
๓.๒๑ การประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนรับทราบข้อมูล เพื่อสร้างแรงจูงใจ ในการใช้บริการ (ปี ๒๕๖๖/๒๕๖๘/๒๕๗๐/๒๕๗๒) <sup>๒</sup>	✓ (๒๘-๗๒)		✓		✓	ขบ.	๑๐๐.๐๐	งปม.
๓.๒๒ โครงการประชาสัมพันธ์การใช้ระบบรถโดยสารสาธารณะ <sup>๓</sup>	-	-	✓	✓	✓	ขบ.	๑๕.๐๐	-
๓.๒๓ การจัดทำพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. .... <sup>๖</sup>	✓ (๒๘-๗๐)	✓	✓	✓	✓	สนช.	N/A	-
<b>แนวทางพัฒนาที่ ๔ การประยุกต์ใช้เทคโนโลยีในการจัดทำระบบการขนส่งและจราจรอัจฉริยะ และระบบฐานข้อมูล**</b>								
๔.๑ โครงการจัดเก็บข้อมูลที่หยุดหรือจุดจอดรถ เพื่อการจัดทำข้อมูล การขนส่งด้วยรถโดยสารประจำทางสำหรับการวางแผนการเดินทาง <sup>๖</sup>			✓			ขบ.	๓๐.๐๐	งปม.
๔.๒ ศึกษาและออกแบบแนวทางในการจัดทำระบบข้อมูล จุดจอดรถโดยสารไม่ประจำทาง (รถรับจ้าง) <sup>๖</sup>				✓		ขบ.	N/A	-
๔.๓ โครงการปรับปรุงประสิทธิภาพการใช้งานฐานข้อมูลระบบ GPS <sup>๑</sup>	✓	✓				ขบ.	๑๖.๕๒	เงิน กปถ.
๔.๔ โครงการเพิ่มประสิทธิภาพระบบแผนที่ฐานเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน (ศทส.) <sup>๓</sup>		✓				ขบ.	N/A	งบ กปถ.
๔.๕ โครงการจัดทำ Big Data และ Data Analytic เพื่อการติดตาม และกำกับประสิทธิภาพการขนส่งผู้โดยสารทางรางของประเทศ <sup>๑</sup>				✓	✓	ขร.	๓๐.๐๐	งปม.
๔.๖ โครงการศึกษาเพื่อพัฒนาแบบจำลองการคาดการณ์การเดินทางด้วยระบบราง และการพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะที่ ๒ (เริ่มปี ๒๕๖๔) <sup>๑</sup>	✓ (๒๘-๖๖)					ขร.	๖๐.๙๐	งปม.
๔.๗ โครงการจัดซื้อระบบบริหารจัดการด้านความปลอดภัยในท่าเทียบเรือสาธารณะและ ลำน้ำด้วยกล้องโทรทัศน์วงจรปิด แบบ AI พร้อมโครงข่ายสื่อสารในแม่น้ำเจ้าพระยา ระยะที่ ๑ กรุงเทพมหานคร <sup>๑</sup>		✓	✓	✓		จท.	๘๙.๙๗๗๐	งปม.
๔.๘ โครงการจัดทำมาตรฐานการให้บริการข้อมูลระบบขนส่งสาธารณะ <sup>๖</sup>	✓ (๒๘-๗๐)	✓	✓	✓	✓	สนช.	N/A	-
๔.๙ โครงการพัฒนาประยุกต์ใช้ประโยชน์จากระบบ GPS <sup>๔</sup>	✓	✓	✓	✓	✓	ขสมก.	๑.๓๐	งปม.
๔.๑๐ ปรับปรุงพัฒนา Application การขนส่งสินค้าและผู้โดยสารทางรางเพื่อให้บริการ ประชาชนได้ดียิ่งขึ้น <sup>๑</sup>	✓	✓				รฟท. รฟม.	N/A	-
๔.๑๑ โครงการศึกษาเพื่อพัฒนาศูนย์ข้อมูลคมนาคมของประเทศไทย (Transport Data Center) กรุงเทพมหานคร <sup>๖</sup>		✓	✓	✓		สนช.	๒๕.๒๒๗๑	งปม.

แผนงาน/โครงการ/กิจกรรม	กรอบระยะเวลาดำเนินการ ปี พ.ศ.					หน่วยงาน	งบประมาณ (ล้านบาท)	แหล่งเงิน
	๒๕๖๖	๒๕๖๗	๒๕๖๘	๒๕๖๙	๒๕๗๐			
๔.๑๒ โครงการจ้างเหมาบำรุงรักษาระบบนำทางการเดินทางด้วยขนส่งสาธารณะ (NAMTANG)	✓	✓				สนข.	๓.๘๘	งปม.
๔.๑๓ โครงการศึกษาวิเคราะห์ปัจจัยและแนวโน้มด้านเทคโนโลยีสำหรับนำมาประยุกต์ใช้เพื่อการบริหารจัดการ ประเมินผลการพัฒนา จัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกด้านคมนาคมขนส่งสำหรับคนทุกคน			✓	✓		สนข.	๒๗.๒๐	งปม.
๔.๑๔ การจัดตั้งศูนย์บริหารจัดการจราจรและอุบัติเหตุ (Traffic Operation and Incident Management Center) <sup>๔</sup>	✓					ทช.	๓๗.๐๐	งปม.
๔.๑๕ โครงการศึกษาสำรวจการเดินทางในเขตกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล (Bangkok Travel Demand Survey) <sup>๑</sup>	✓ (๒๔-๖๖)					สนข.	๓๙.๓๖	งปม.
๔.๑๖ โครงการศึกษาการจัดตั้งศูนย์บูรณาการด้าน ITS (ITS Integrated Center) <sup>๒</sup>	✓ (๖๓-๗๐)	✓	✓	✓	✓	สนข.	N/A	-
๔.๑๗ โครงการจ้างที่ปรึกษาเพื่อดำเนินงานควบคุมงานซื้อพร้อมติดตั้งระบบศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง (Central Clearing House: CCH) <sup>๑</sup>			✓	✓	✓	สนข.	๓๓๐.๐๐	งปม.
๔.๑๘ โครงการซื้อพร้อมติดตั้งระบบศูนย์บริการจัดการรายได้กลาง (Central Clearing House: CCH) <sup>๑</sup>			✓	✓	✓	สนข.	๑,๓๐๐.๐๐	งปม.
๔.๑๙ โครงการศึกษาพัฒนารูปแบบการกำกับดูแลและการบริหารจัดการระบบตัวร่วม <sup>๑</sup>	✓	✓	✓			สนข.	๔๑.๙๐	งปม.
๔.๒๐ โครงการพัฒนาประสิทธิภาพการชำระค่าโดยสารผ่านระบบดิจิทัลและเงินสด <sup>๔</sup>	✓	✓	✓	✓	✓	ขสมก.	๖.๐๐	งปม.
๔.๒๑ โครงการพัฒนากระบอเก็บค่าโดยสารอัจฉริยะ <sup>๔</sup>	✓	✓	✓	✓	✓	ขสมก.	๑๐.๐๐	งปม.
๔.๒๒ การจัดทำบัตรโดยสารร่วมในระบบขนส่งสาธารณะที่มีความเชื่อมโยงกับบริการเดินเรือโดยสารจัดให้มีตัวรายวัน รายสัปดาห์ หรือตัวไปกลับในราคาประหยัดและจัดให้มีโปรโมชั่นร่วมกับการเดินทางด้วยระบบรถไฟฟ้า เพื่อจูงใจให้ประชาชนเปลี่ยนมาใช้ระบบขนส่งสาธารณะและการเดินทางทางน้ำเพิ่มมากขึ้น (ปี ๒๕๖๘ - ๒๕๖๙ และ ๒๕๗๒ - ๒๕๗๕) <sup>๗</sup>			✓	✓		สนข. รฟม. BTS	N/A	-
๔.๒๓ โครงการศึกษาเทคโนโลยีและนวัตกรรมสมัยใหม่ด้านคมนาคมขนส่งเพื่อพัฒนาระบบการเดินทางของคนและขนส่งสินค้าในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (Urban Mobility and Logistics)			✓	✓		สนข.	๒๐.๐๐	งปม.
<b>แนวทางพัฒนาที่ ๕ การศึกษาและพัฒนาแนวทางการส่งเสริมผู้ประกอบการขนส่งสาธารณะทั้งภาครัฐและเอกชนเพื่อสร้างแรงจูงใจในการให้บริการและเพิ่มผู้ประกอบการ Feeder**</b>								
๕.๑ โครงการศึกษารูปแบบการอุดหนุนของรัฐที่ยั่งยืนในระบบรถโดยสารสาธารณะ <sup>๑</sup>		✓				ขบ.	๑๑.๐๗	งปม.

แผนงาน/โครงการ/กิจกรรม	กรอบระยะเวลาดำเนินการ ปี พ.ศ.					หน่วยงาน	งบประมาณ (ล้านบาท)	แหล่งเงิน
	๒๕๖๖	๒๕๖๗	๒๕๖๘	๒๕๖๙	๒๕๗๐			
๕.๒ ศึกษาและวิเคราะห์ข้อมูลการลงทุนโครงการระบบรางของหน่วยงานของรัฐ หรือองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในการประกอบกิจการขนส่งทางราง รวมทั้งโครงการร่วมลงทุนระหว่างภาครัฐและเอกชน (PPP) <sup>๑</sup>	✓ (๒๖-๗๐)	✓	✓	✓	✓	ขร.	N/A	-
๕.๓ โครงการศึกษาการควบคุม กำกับ ดูแลรถโดยสารไม่ประจำทาง เพื่อยกระดับความปลอดภัยและเพิ่มประสิทธิภาพในการให้บริการ <sup>๓</sup>		✓				ขบ.	๔.๕๐	งบ กปถ.
๕.๔ โครงการศึกษากำหนดอัตราค่าโดยสารชั้นสูง ค่าแรกเข้า และหลักเกณฑ์การขึ้นอัตราค่าโดยสารขนส่งมวลชนระบบราง <sup>๑</sup>	✓	✓				ขร.	๑๖.๐๐	งปม.
๕.๕ โครงการศึกษาการกำหนดอัตราค่าโดยสารให้เกิดความเป็นธรรมต่อผู้ใช้บริการ และสอดคล้องกับการระดมทุนที่แท้จริงของผู้ประกอบการเดินเรือโดยสารประจำเส้นทาง <sup>๗</sup>			✓			จท.	๕.๐๐	-
๕.๖ โครงการศึกษาการเพิ่มบทบาทเอกชนในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน การบริหารจัดการท่าเรือและการจัดการให้บริการเดินเรือในแม่น้ำและคลอง <sup>๗</sup>				✓	✓	สนข.	๒๐.๐๐	-
๕.๗ การจัดตั้งกองทุนสนับสนุนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ <sup>๒</sup>	✓ (๒๖-๗๐)	✓	✓	✓	✓	สนข.	๓๐.๐๐	งปม.
๕.๘ การปรับอัตราค่าโดยสารให้สะท้อนต้นทุนและเป็นธรรม <sup>๑</sup>	✓ (๒๖-๘๐)	✓	✓	✓	✓	รฟท.	N/A	-
๕.๙ โครงการพัฒนาอัตราและระบบค่าโดยสารเพื่อประชาชน <sup>๔</sup>	✓	✓	✓	✓	✓	ขสมก.	๔.๓๐	งปม.
๕.๑๐ การปรับจำนวนเที่ยวรถโดยสารประจำทาง ร่วมกับการปรับเส้นทางเดินรถให้เป็นระบบเชื่อมต่อการเดินทาง (Feeder) กับระบบราง <sup>๒</sup>	✓ (๒๖-๗๓)	✓	✓	✓	✓	ขสมก.	N/A	-

ที่มา: ๑. แผนปฏิบัติการด้านคมนาคม พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐

๒. แผนปฏิบัติการลดก๊าซเรือนกระจกของประเทศ ปี พ.ศ. ๒๕๖๔ - ๒๕๗๓ สาขาคมนาคมขนส่ง

๓. แผนปฏิบัติการ ระยะ ๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) ของกรมการขนส่งทางบก

๔. แผนวิสาหกิจ ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐ (ฉบับทบทวน พ.ศ. ๒๕๖๗ - ๒๕๗๐) ขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

๕. แผนปฏิบัติการพัฒนาสถานีขนส่งผู้โดยสารสาธารณะทุกระบบของกระทรวงคมนาคม เพื่อให้ได้มาตรฐานสำหรับคนทุกคน พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐

๖. ร่างแผนปฏิบัติการการพัฒนาระบบการจราจรและขนส่งอัจฉริยะในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล พ.ศ. ๒๕๖๗ - ๒๕๗๕

๗. ร่างแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาการเดินทางทางน้ำในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พ.ศ. ๒๕๖๗ - ๒๕๗๕)

๘. ร่างแผนพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงรูปแบบการเดินทางเพื่อเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าและสนามบิน

๙. แผนการดำเนินงานของหน่วยงาน

หมายเหตุ : \*\* หน่วยงานที่เกี่ยวข้องสามารถเสนอโครงการเพิ่มเติมภายใต้กรอบแนวทางการพัฒนาที่ สนข. จัดทำขึ้นในอนาคต





กองพัฒนาระบบการขนส่งและจราจร

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) กระทรวงคมนาคม

๓๕ ถนนเพชรบุรี แขวงทุ่งพญาไท เขตราชเทวี

กรุงเทพมหานคร ๑๐๕๐๐