สนข
สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักในภูมิภาค (พ.ศ. ๒๕๖๙ - ๒๕๘๐)

กันยายน ๒๕๖๙

บทนำ

แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๘๐) (ฉบับแก้ไขเพิ่มเติม) ได้ให้ความสำคัญกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์อย่างต่อเนื่อง โดยให้ความสำคัญกับการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองเพิ่มขึ้น ซึ่งได้กำหนดสัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมดเพิ่มขึ้นไม่น้อยกว่าร้อยละ ๑๐ ในปี พ.ศ. ๒๕๗๐ และเพิ่มขึ้นไม่น้อยกว่าร้อยละ ๒๐ ภายในปี พ.ศ. ๒๕๗๕ และ พ.ศ. ๒๕๘๐

สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ได้กำหนดเมืองหลักในภูมิภาค ระหว่างปี ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐ ได้แก่ จังหวัดเชียงใหม่ จังหวัดนครราชสีมา และจังหวัดภูเก็ต ระหว่างปี ๒๕๗๑ - ๒๕๘๐ จำนวน ๗ จังหวัด ได้แก่ จังหวัดเชียงใหม่ จังหวัดนครราชสีมา จังหวัดภูเก็ต จังหวัดเชียงราย จังหวัดอุบลราชธานี จังหวัดสุราษฎร์ธานี และจังหวัดพระนครศรีอยุธยา และสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ได้ดำเนินการศึกษาวิเคราะห์ข้อมูลการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักในภูมิภาค โดยได้เพิ่มเติมเมืองหลักในภูมิภาค จำนวน ๔ จังหวัด ได้แก่ จังหวัดพิษณุโลก จังหวัดอุดรธานี จังหวัดขอนแก่น และจังหวัดสงขลา (หาดใหญ่) เพื่อพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งสาธารณะให้ครอบคลุมพื้นที่การให้บริการอย่างทั่วถึงและสามารถเชื่อมต่อการเดินทางกับรูปแบบการขนส่งส่วนต่าง ๆ ในเมืองหลักในภูมิภาค และกระตุ้นให้เกิดการใช้งาน และเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางจากยานพาหนะส่วนบุคคลมาสู่การเดินทางด้วยขนส่งสาธารณะในพื้นที่เขตชุมชนเมืองมากยิ่งขึ้น สนข. ได้พิจารณาเห็นถึงความสำคัญของการพัฒนาดังกล่าว จึงได้จัดทำแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักในภูมิภาค (พ.ศ. ๒๕๖๙ - ๒๕๘๐) เพื่อใช้เป็นกรอบในการพัฒนาและขับเคลื่อนระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักในภูมิภาค จำนวน ๑๑ จังหวัด ให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องนำไปปฏิบัติได้อย่างมีประสิทธิภาพ

สำนักส่งเสริมระบบการขนส่งและจราจรในภูมิภาค สนข. ในฐานะผู้จัดทำหวังเป็นอย่างยิ่งว่า แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักในภูมิภาค (พ.ศ. ๒๕๖๙ - ๒๕๘๐) จะเป็นกรอบแนวทางการดำเนินงานให้หน่วยงานภายใต้สังกัดกระทรวงคมนาคมและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องนำไปใช้ประโยชน์ เพื่อให้การพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักในภูมิภาค จำนวน ๑๑ จังหวัด มีส่วนในการสนับสนุนให้บรรลุเป้าหมายของแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติและยุทธศาสตร์ชาติต่อไป

สารบัญ

		หน้า
ส่วนที่ ๑	บทสรุปผู้บริหาร	
	๑.๑ หลักการและเหตุผล	๑ - ๑
	๑.๒ วัตถุประสงค์	๑ - ๒
	๑.๓ แนวทางการดำเนินการ	๑ - ๒
	๑.๔ การประเมินสถานการณ์และประเด็นการพัฒนา	๑ - ๕
	๑.๕ วิสัยทัศน์ เป้าหมาย ตัวชี้วัด และแนวทางการพัฒนาของแผนปฏิบัติการ	๑ - ๕
	๑.๖ แนวทางการขับเคลื่อนและการประเมินผลแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเมืองหลักในภูมิภาค (พ.ศ. ๒๕๖๙ - ๒๕๘๐)	๑ - ๙
ส่วนที่ ๒	ความสอดคล้องกับแผน ๓ ระดับ ตามนัยของมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๒๖ พฤษภาคม ๒๕๖๙	
	๒.๑ ยุทธศาสตร์ชาติ (แผนระดับที่ ๑)	๒ - ๑
	๒.๒ แผนระดับที่ ๒	๒ - ๒
	๒.๓ แผนระดับที่ ๓ ที่เกี่ยวข้อง	๒ - ๗
ส่วนที่ ๓	ความสอดคล้องกับเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (SDGs) แห่งสหประชาชาติ	
	๓.๑ เป้าหมายหลัก (Goal)	๓ - ๑
	๓.๒ เป้าหมายย่อย (Target)	๓ - ๑
ส่วนที่ ๔	สาระสำคัญของแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักในภูมิภาค (พ.ศ. ๒๕๖๙ - ๒๕๘๐)	
	๔.๑ การประเมินสถานการณ์ ปัญหา และความจำเป็นในการจัดทำแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักในภูมิภาค (พ.ศ. ๒๕๖๙ - ๒๕๘๐)	๔ - ๑
	๔.๒ ภาพรวมของแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักในภูมิภาค (พ.ศ. ๒๕๖๙ - ๒๕๘๐)	๔ - ๔๔
	๔.๓ การพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักในภูมิภาค	๔ - ๔๗
	๔.๓.๑ การพัฒนารถโดยสารสาธารณะพลังงานไฟฟ้า (EV BUS)	๔ - ๔๗
	๔.๓.๒ การพัฒนาระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ (LRT และ Tram) จังหวัดเชียงใหม่ จังหวัดพิษณุโลก จังหวัดขอนแก่น จังหวัดนครราชสีมา จังหวัดภูเก็ต และจังหวัดสงขลา (หาดใหญ่)	๔ - ๙๘
	๔.๔ แนวทางการพัฒนา	๔ - ๑๐๑
	๔.๕ โครงการภายใต้แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักในภูมิภาค (พ.ศ. ๒๕๖๙ - ๒๕๘๐)	๔ - ๑๐๓
	๔.๖ แนวทางการขับเคลื่อนและการประเมินผลแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักในภูมิภาค (พ.ศ. ๒๕๖๙ - ๒๕๘๐)	๔ - ๑๒๙
ภาคผนวก	ค่าเป้าหมายและวิธีการคิดตัวชี้วัด	

สารบัญรูป

		หน้า
รูปที่ ๑.๓ - ๑	แนวทางการจัดทำแผนโครงข่ายระบบขนส่งสาธารณะที่เหมาะสมของกลุ่มจังหวัดที่เคยมีการศึกษาโครงข่ายระบบขนส่งสาธารณะ	๑ - ๓
รูปที่ ๑.๓ - ๒	แนวทางการจัดทำแผนโครงข่ายระบบขนส่งสาธารณะที่เหมาะสมของกลุ่มจังหวัดที่ยังไม่เคยมีการศึกษาโครงข่ายระบบขนส่งสาธารณะ	๑ - ๔
รูปที่ ๒.๓ - ๑	แนวคิดและภาพในอนาคตของการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง	๒ - ๗
รูปที่ ๓.๒ - ๑	เป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (Sustainable Development Goals : SDGs)	๓ - ๒
รูปที่ ๓.๒ - ๒	การเชื่อมโยงเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (Sustainable Development Goals : SDGs)	๓ - ๓
รูปที่ ๔.๑ - ๑	สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักในภูมิภาค ๗ จังหวัด และ ๑๑ จังหวัด ปี ๒๕๖๗	๔ - ๒
รูปที่ ๔.๑ - ๒	แผนที่แสดงแนวเส้นทางเดินรถโดยสารประจำทางหมวด ๑ และหมวด ๔ จังหวัดเชียงใหม่	๔ - ๔
รูปที่ ๔.๑ - ๓	แผนที่แสดงแนวเส้นทางเดินรถโดยสารประจำทางหมวด ๑ และหมวด ๔ จังหวัดเชียงราย	๔ - ๖
รูปที่ ๔.๑ - ๔	แผนที่แสดงแนวเส้นทางเดินรถโดยสารประจำทางหมวด ๑ และหมวด ๔ จังหวัดพิษณุโลก	๔ - ๘
รูปที่ ๔.๑ - ๕	แผนที่แสดงแนวเส้นทางเดินรถโดยสารประจำทางหมวด ๑ และหมวด ๔ จังหวัดอุดรธานี	๔ - ๙
รูปที่ ๔.๑ - ๖	แผนที่แสดงแนวเส้นทางเดินรถโดยสารประจำทางหมวด ๑ และหมวด ๔ จังหวัดขอนแก่น	๔ - ๑๐
รูปที่ ๔.๑ - ๗	แผนที่แสดงแนวเส้นทางเดินรถโดยสารประจำทางหมวด ๑ และหมวด ๔ จังหวัดนครราชสีมา	๔ - ๑๑
รูปที่ ๔.๑ - ๘	แผนที่แสดงแนวเส้นทางเดินรถโดยสารประจำทางหมวด ๑ และหมวด ๔ จังหวัดอุบลราชธานี	๔ - ๑๓
รูปที่ ๔.๑ - ๙	แผนที่แสดงแนวเส้นทางเดินรถโดยสารประจำทางหมวด ๑ และหมวด ๔ จังหวัดพระนครศรีอยุธยา	๔ - ๑๔
รูปที่ ๔.๑ - ๑๐	แผนที่แสดงแนวเส้นทางเดินรถโดยสารประจำทางหมวด ๑ และหมวด ๔ จังหวัดสุราษฎร์ธานี	๔ - ๑๕
รูปที่ ๔.๑ - ๑๑	แผนที่แสดงแนวเส้นทางเดินรถโดยสารประจำทางหมวด ๑ และหมวด ๔ จังหวัดภูเก็ต	๔ - ๑๗
รูปที่ ๔.๑ - ๑๒	แผนที่แสดงแนวเส้นทางเดินรถโดยสารประจำทางหมวด ๑ และหมวด ๔ จังหวัดสงขลา (หาดใหญ่)	๔ - ๑๘
รูปที่ ๔.๒ - ๑	แผนเชิงยุทธศาสตร์ของการพัฒนาขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักในภูมิภาค	๔ - ๔๕

สารบัญรูป (ต่อ)

		หน้า
รูปที่ ๔.๓ - ๑	แนวคิดหลักของการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักในภูมิภาค	๔ - ๔๗
รูปที่ ๔.๓ - ๒	ตัวอย่างระบบขนส่งสาธารณะที่จะนำมาใช้สำหรับการดำเนินการ	๔ - ๔๘
รูปที่ ๔.๓ - ๓	แผนที่เส้นทางเดินรถและการครอบคลุมพื้นที่การให้บริการและประชากรในเมืองเชียงใหม่	๔ - ๕๐
รูปที่ ๔.๓ - ๔	แผนที่เส้นทางเดินรถและการครอบคลุมพื้นที่การให้บริการและประชากรในเมืองเชียงราย	๔ - ๕๕
รูปที่ ๔.๓ - ๕	แผนที่เส้นทางเดินรถและการครอบคลุมพื้นที่การให้บริการและประชากรในเมืองพิษณุโลก	๔ - ๕๘
รูปที่ ๔.๓ - ๖	แผนที่เส้นทางเดินรถและการครอบคลุมพื้นที่การให้บริการและประชากรในเมืองอุดรธานี	๔ - ๖๓
รูปที่ ๔.๓ - ๗	แผนที่เส้นทางเดินรถและการครอบคลุมพื้นที่การให้บริการและประชากรในเมืองขอนแก่น	๔ - ๖๘
รูปที่ ๔.๓ - ๘	แผนที่เส้นทางเดินรถและการครอบคลุมพื้นที่การให้บริการและประชากรในเมืองนครราชสีมา	๔ - ๗๒
รูปที่ ๔.๓ - ๙	แผนที่เส้นทางเดินรถและการครอบคลุมพื้นที่การให้บริการและประชากรในเมืองอุบลราชธานี	๔ - ๗๘
รูปที่ ๔.๓ - ๑๐	แผนที่เส้นทางเดินรถและการครอบคลุมพื้นที่การให้บริการและประชากรในเมืองพระนครศรีอยุธยา	๔ - ๘๒
รูปที่ ๔.๓ - ๑๑	แผนที่เส้นทางเดินรถและการครอบคลุมพื้นที่การให้บริการและประชากรในเมืองสุราษฎร์ธานี	๔ - ๘๖
รูปที่ ๔.๓ - ๑๒	แผนที่เส้นทางเดินรถและการครอบคลุมพื้นที่การให้บริการและประชากรในเมืองภูเก็ต	๔ - ๙๐
รูปที่ ๔.๓ - ๑๓	แผนที่เส้นทางเดินรถและการครอบคลุมพื้นที่การให้บริการและประชากรในเมืองหาดใหญ่ (สงขลา)	๔ - ๙๔
รูปที่ ๔.๓ - ๑๔	แผนการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนจังหวัดเชียงใหม่	๔ - ๙๘
รูปที่ ๔.๓ - ๑๕	แผนการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนจังหวัดพิษณุโลก	๔ - ๙๘
รูปที่ ๔.๓ - ๑๖	แผนการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนจังหวัดขอนแก่น	๔ - ๙๙
รูปที่ ๔.๓ - ๑๗	แผนการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนจังหวัดนครราชสีมา	๔ - ๙๙
รูปที่ ๔.๓ - ๑๘	แผนการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนจังหวัดภูเก็ต	๔ - ๑๐๐
รูปที่ ๔.๓ - ๑๙	แผนการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนจังหวัดสงขลา (หาดใหญ่)	๔ - ๑๐๐
รูปที่ ๔.๖ - ๑	แผนผังแสดงขั้นตอนการขับเคลื่อนแผนปฏิบัติด้านการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักในภูมิภาค (พ.ศ. ๒๕๖๙ - ๒๕๘๐) ไปสู่การปฏิบัติ	๔ - ๑๓๐
รูปที่ ๔.๖ - ๒	ขั้นตอนและกรอบเวลาการขับเคลื่อนแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักในภูมิภาค (พ.ศ. ๒๕๖๙ - ๒๕๘๐) ไปสู่การปฏิบัติ	๔ - ๑๓๑

สารบัญตาราง

		หน้า
ตารางที่ ๑.๕ - ๑	เป้าหมายและตัวชี้วัดแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักในภูมิภาค (พ.ศ. ๒๕๖๙ - ๒๕๘๐)	๑ - ๖
ตารางที่ ๑.๕ - ๒	สรุปโครงการภายใต้แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักในภูมิภาค (พ.ศ. ๒๕๖๙ - ๒๕๘๐)	๑ - ๗
ตารางที่ ๑.๖ - ๑	ขั้นตอนการดำเนินงานขับเคลื่อนแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักในภูมิภาค (พ.ศ. ๒๕๖๙ - ๒๕๘๐) ไปสู่การปฏิบัติ	๑ - ๑๐
ตารางที่ ๔.๑ - ๑	สรุปการประมวลผลสัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักในภูมิภาค ปี ๒๕๖๗ (ข้อมูล ณ สิ้นปี ๒๕๖๗)	๔ - ๑
ตารางที่ ๔.๑ - ๒	ภาพรวมของระบบขนส่งสาธารณะที่ให้บริการในพื้นที่เขตเมืองในปัจจุบันของแต่ละจังหวัด	๔ - ๑๙
ตารางที่ ๔.๑ - ๓	ปัญหาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักในภูมิภาค	๔ - ๒๑
ตารางที่ ๔.๑ - ๔	สรุปจุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรคในการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักในภูมิภาค	๔ - ๒๓
ตารางที่ ๔.๑ - ๕	ผลการวิเคราะห์ TOWS Matrix	๔ - ๓๓
ตารางที่ ๔.๒ - ๑	เป้าหมายและตัวชี้วัดแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักในภูมิภาค (พ.ศ. ๒๕๖๙ - ๒๕๘๐)	๔ - ๔๖
ตารางที่ ๔.๓ - ๑	ความถี่ในการให้บริการเสนอแนะในเบื้องต้น (Target Service Level)	๔ - ๔๘
ตารางที่ ๔.๓ - ๒	การครอบคลุมพื้นที่การให้บริการและประชากรในเมืองเชียงใหม่ และพื้นที่ต่อเนื่องตามผังเมืองรวมฉบับปัจจุบัน	๔ - ๔๙
ตารางที่ ๔.๓ - ๓	รายละเอียดเส้นทางเสนอแนะสำหรับระบบขนส่งสาธารณะในเมืองเชียงใหม่	๔ - ๕๑
ตารางที่ ๔.๓ - ๔	แผนการเดินรถและความถี่ในการให้บริการในเส้นทางระบบขนส่งสาธารณะในเมืองเชียงใหม่	๔ - ๕๒
ตารางที่ ๔.๓ - ๕	จำนวน EV Bus ที่จะต้องมีให้บริการในแต่ละเส้นทาง (Fleet Size) ระบบขนส่งสาธารณะในเมืองเชียงใหม่	๔ - ๕๓
ตารางที่ ๔.๓ - ๖	การครอบคลุมพื้นที่การให้บริการและประชากรในเมืองเชียงราย และพื้นที่ต่อเนื่องตามผังเมืองรวมฉบับปัจจุบัน	๔ - ๕๔
ตารางที่ ๔.๓ - ๗	รายละเอียดเส้นทางเสนอแนะสำหรับระบบขนส่งสาธารณะในเมืองเชียงราย	๔ - ๕๖
ตารางที่ ๔.๓ - ๘	แผนการเดินรถและความถี่ในการให้บริการในเส้นทางระบบขนส่งสาธารณะในเมืองเชียงราย	๔ - ๕๖
ตารางที่ ๔.๓ - ๙	จำนวน EV Bus ที่จะต้องมีให้บริการในแต่ละเส้นทาง (Fleet Size) ระบบขนส่งสาธารณะในเมืองเชียงราย	๔ - ๕๗
ตารางที่ ๔.๓ - ๑๐	การครอบคลุมพื้นที่การให้บริการและประชากรในเมืองพิษณุโลก และพื้นที่ต่อเนื่องตามผังเมืองรวมฉบับปัจจุบัน	๔ - ๕๘
ตารางที่ ๔.๓ - ๑๑	รายละเอียดเส้นทางเสนอแนะสำหรับระบบขนส่งสาธารณะในเมืองพิษณุโลก	๔ - ๕๙
ตารางที่ ๔.๓ - ๑๒	แผนการเดินรถและความถี่ในการให้บริการในเส้นทางระบบขนส่งสาธารณะในเมืองพิษณุโลก	๔ - ๖๐

สารบัญตาราง (ต่อ)

		หน้า
ตารางที่ ๔.๓ - ๑๓	จำนวน EV Bus ที่จะต้องมีให้บริการในแต่ละเส้นทาง (Fleet Size) ระบบขนส่งสาธารณะในเมืองพิษณุโลก	๔ - ๖๑
ตารางที่ ๔.๓ - ๑๔	การครอบคลุมพื้นที่การให้บริการและประชากรในเมืองอุดรธานี และพื้นที่ต่อเนื่องตามผังเมืองรวมฉบับปัจจุบัน	๔ - ๖๒
ตารางที่ ๔.๓ - ๑๕	รายละเอียดเส้นทางเสนอแนะสำหรับระบบขนส่งสาธารณะในเมืองอุดรธานี	๔ - ๖๔
ตารางที่ ๔.๓ - ๑๖	แผนการเดินรถและความถี่ในการให้บริการในเส้นทางระบบขนส่งสาธารณะในเมืองอุดรธานี	๔ - ๖๕
ตารางที่ ๔.๓ - ๑๗	จำนวน EV Bus ที่จะต้องมีให้บริการในแต่ละเส้นทาง (Fleet Size) ระบบขนส่งสาธารณะในเมืองอุดรธานี	๔ - ๖๖
ตารางที่ ๔.๓ - ๑๘	การครอบคลุมพื้นที่การให้บริการและประชากรในเมืองขอนแก่น และพื้นที่ต่อเนื่องตามผังเมืองรวมฉบับปัจจุบัน	๔ - ๖๗
ตารางที่ ๔.๓ - ๑๙	รายละเอียดเส้นทางเสนอแนะสำหรับระบบขนส่งสาธารณะในเมืองขอนแก่น	๔ - ๖๙
ตารางที่ ๔.๓ - ๒๐	แผนการเดินรถและความถี่ในการให้บริการในเส้นทางระบบขนส่งสาธารณะในเมืองขอนแก่น	๔ - ๗๐
ตารางที่ ๔.๓ - ๒๑	จำนวน EV Bus ที่จะต้องมีให้บริการในแต่ละเส้นทาง (Fleet Size) ระบบขนส่งสาธารณะในเมืองขอนแก่น	๔ - ๗๑
ตารางที่ ๔.๓ - ๒๒	การครอบคลุมพื้นที่การให้บริการและประชากรในเมืองนครราชสีมา และพื้นที่ต่อเนื่องตามผังเมืองรวมฉบับปัจจุบัน	๔ - ๗๒
ตารางที่ ๔.๓ - ๒๓	รายละเอียดเส้นทางเสนอแนะสำหรับระบบขนส่งสาธารณะในเมืองนครราชสีมา	๔ - ๗๓
ตารางที่ ๔.๓ - ๒๔	แผนการเดินรถและความถี่ในการให้บริการในเส้นทางระบบขนส่งสาธารณะในเมืองนครราชสีมา	๔ - ๗๔
ตารางที่ ๔.๓ - ๒๕	จำนวน EV Bus ที่จะต้องมีให้บริการในแต่ละเส้นทาง (Fleet Size) ระบบขนส่งสาธารณะในเมืองนครราชสีมา	๔ - ๗๖
ตารางที่ ๔.๓ - ๒๖	การครอบคลุมพื้นที่การให้บริการและประชากรในเมืองอุบลราชธานี และพื้นที่ต่อเนื่องตามผังเมืองรวมฉบับปัจจุบัน	๔ - ๗๗
ตารางที่ ๔.๓ - ๒๗	รายละเอียดเส้นทางเสนอแนะสำหรับระบบขนส่งสาธารณะในเมืองอุบลราชธานี	๔ - ๗๙
ตารางที่ ๔.๓ - ๒๘	แผนการเดินรถและความถี่ในการให้บริการในเส้นทางระบบขนส่งสาธารณะในเมืองอุบลราชธานี	๔ - ๘๐
ตารางที่ ๔.๓ - ๒๙	จำนวน EV Bus ที่จะต้องมีให้บริการในแต่ละเส้นทาง (Fleet Size) ระบบขนส่งสาธารณะในเมืองอุบลราชธานี	๔ - ๘๑
ตารางที่ ๔.๓ - ๓๐	การครอบคลุมพื้นที่การให้บริการและประชากรในเมืองพระนครศรีอยุธยา และพื้นที่ต่อเนื่องตามผังเมืองรวมฉบับปัจจุบัน	๔ - ๘๒

สารบัญตาราง (ต่อ)

		หน้า
ตารางที่ ๔.๓ - ๓๑	รายละเอียดเส้นทางเสนอแนะสำหรับระบบขนส่งสาธารณะในเมืองพระนครศรีอยุธยา	๔ - ๘๓
ตารางที่ ๔.๓ - ๓๒	แผนการเดินรถและความถี่ในการให้บริการในเส้นทางระบบขนส่งสาธารณะในเมืองพระนครศรีอยุธยา	๔ - ๘๔
ตารางที่ ๔.๓ - ๓๓	จำนวน EV Bus ที่จะต้องมีให้บริการในแต่ละเส้นทาง (Fleet Size) ระบบขนส่งสาธารณะในเมืองพระนครศรีอยุธยา	๔ - ๘๕
ตารางที่ ๔.๓ - ๓๔	การครอบคลุมพื้นที่การให้บริการและประชากรในเมืองสุราษฎร์ธานี และพื้นที่ต่อเนื่องตามผังเมืองรวมฉบับปัจจุบัน	๔ - ๘๖
ตารางที่ ๔.๓ - ๓๕	รายละเอียดเส้นทางเสนอแนะสำหรับระบบขนส่งสาธารณะในเมืองสุราษฎร์ธานี การครอบคลุมพื้นที่การให้บริการและประชากรในเมืองขอนแก่น และพื้นที่	๔ - ๘๗
ตารางที่ ๔.๓ - ๓๖	แผนการเดินรถและความถี่ในการให้บริการในเส้นทางระบบขนส่งสาธารณะในเมืองสุราษฎร์ธานี	๔ - ๘๗
ตารางที่ ๔.๓ - ๓๗	จำนวน EV Bus ที่จะต้องมีให้บริการในแต่ละเส้นทาง (Fleet Size) ระบบขนส่งสาธารณะในเมืองสุราษฎร์ธานี	๔ - ๘๘
ตารางที่ ๔.๓ - ๓๘	การครอบคลุมพื้นที่การให้บริการและประชากรในเมืองภูเก็ต และพื้นที่ต่อเนื่องตามผังเมืองรวมฉบับปัจจุบัน	๔ - ๘๙
ตารางที่ ๔.๓ - ๓๙	รายละเอียดเส้นทางเสนอแนะสำหรับระบบขนส่งสาธารณะในเมืองภูเก็ต	๔ - ๙๑
ตารางที่ ๔.๓ - ๔๐	แผนการเดินรถและความถี่ในการให้บริการในเส้นทางระบบขนส่งสาธารณะในเมืองภูเก็ต	๔ - ๙๒
ตารางที่ ๔.๓ - ๔๑	จำนวน EV Bus ที่จะต้องมีให้บริการในแต่ละเส้นทาง (Fleet Size) ระบบขนส่งสาธาณะในเมืองภูเก็ต	๔ - ๙๓
ตารางที่ ๔.๓ - ๔๒	การครอบคลุมพื้นที่การให้บริการและประชากรในเมืองหาดใหญ่ (สงขลา) และพื้นที่ต่อเนื่องตามผังเมืองรวมฉบับปัจจุบัน	๔ - ๙๔
ตารางที่ ๔.๓ - ๔๓	รายละเอียดเส้นทางเสนอแนะสำหรับระบบขนส่งสาธารณะในเมืองหาดใหญ่ (สงขลา)	๔ - ๙๕
ตารางที่ ๔.๓ - ๔๔	แผนการเดินรถและความถี่ในการให้บริการในเส้นทางระบบขนส่งสาธารณะในเมืองหาดใหญ่ (สงขลา)	๔ - ๙๖
ตารางที่ ๔.๓ - ๔๕	จำนวน EV Bus ที่จะต้องมีให้บริการในแต่ละเส้นทาง (Fleet Size) ระบบขนส่งสาธารณะในเมืองหาดใหญ่ (สงขลา)	๔ - ๙๗
ตารางที่ ๔.๕ - ๑	สรุปโครงการ/กิจกรรมภายใต้แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเมืองหลักในภูมิภาค (พ.ศ. ๒๕๖๙ - ๒๕๘๐)	๔ - ๑๐๓
ตารางที่ ๔.๕ - ๒	โครงการ/กิจกรรมภายใต้แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักในภูมิภาค (พ.ศ. ๒๕๖๙ - ๒๕๘๐) แยกรายจังหวัด	๔ - ๑๐๕

ชื่อย่อหน่วยงาน

อักษรย่อ	ชื่อหน่วยงาน
คจร.	คณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก
อจร.	คณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก
๑. หน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม	
คค.	กระทรวงคมนาคม
ขบ.	กรมการขนส่งทางบก
สขจ.	สำนักงานขนส่งจังหวัด
ทล.	กรมทางหลวง
ทช.	กรมทางหลวงชนบท
สนข.	สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
สสภ.	สำนักส่งเสริมระบบการขนส่งและจราจรในภูมิภาค สนข.
รฟม.	การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
๒. หน่วยงานนอกสังกัดกระทรวงคมนาคม	
สนจ.	สำนักงานจังหวัด
อปท.	องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น
อบจ.	องค์การบริหารส่วนจังหวัด
ทน.	เทศบาลนคร

ส่วนที่ ๑ บทสรุปผู้บริหาร

๑.๑ หลักการและเหตุผล

ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐) ยุทธศาสตร์ที่ ๒ ยุทธศาสตร์ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขันได้กำหนดเป้าหมายการพัฒนาที่มุ่งเน้นการยกระดับศักยภาพของประเทศในหลากหลายมิติ ผ่านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศด้านโครงข่ายระบบคมนาคมและขนส่ง โดยได้กำหนดแนวทางการพัฒนาที่ให้ความสำคัญกับการพัฒนากลไกขับเคลื่อนเศรษฐกิจ ที่จำเป็นต้องพัฒนาปัจจัยสนับสนุนต่าง ๆ โดยการวางโครงข่ายเส้นทางการคมนาคมเชื่อมโยงสู่เมืองหลักของภูมิภาคอย่างไร้รอยต่อ เพื่อรองรับการเพิ่มจำนวนของเมืองและการขยายเมือง และการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะสมัยใหม่

สอดรับกับแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๘๐) (ฉบับแก้ไขเพิ่มเติม) ประเด็นโครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล ได้ให้ความสำคัญกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ อย่างต่อเนื่อง โดยได้กำหนดเป้าหมายของแผนแม่บทย่อยโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ที่ ๗.๑ การเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองเพิ่มขึ้น ซึ่งมีตัวชี้วัดสัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมดของการเดินทางในเมืองหลักในภูมิภาคไม่น้อยกว่าร้อยละ ๑๐ ภายในปี ๒๕๗๐ และไม่น้อยกว่าร้อยละ ๒๐ ภายในปี ๒๕๗๕ และร้อยละ ๒๐ ภายในปี ๒๕๘๐

คณะรัฐมนตรี (ครม.) มีมติเมื่อวันที่ ๓ ธันวาคม ๒๕๖๒ เห็นชอบการกำหนดหน่วยงานเจ้าภาพและภารกิจในการขับเคลื่อนประเด็นแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ กระทรวงคมนาคม โดยสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ได้รับมอบหมายให้เป็นเจ้าภาพประเด็นโครงสร้างพื้นฐานระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล ซึ่งมีเป้าหมายการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองเพิ่มขึ้น

สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ได้กำหนดเมืองหลักในภูมิภาคระหว่างปี ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐ ได้แก่ จังหวัดเชียงใหม่ จังหวัดนครราชสีมา และจังหวัดภูเก็ต ระหว่างปี ๒๕๗๑ - ๒๕๘๐ จำนวน ๗ จังหวัด ได้แก่ จังหวัดเชียงใหม่ จังหวัดนครราชสีมา จังหวัดภูเก็ต จังหวัดเชียงราย จังหวัดอุบลราชธานี จังหวัดสุราษฎร์ธานี และจังหวัดพระนครศรีอยุธยา และสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ได้ดำเนินการศึกษาวิเคราะห์ข้อมูลการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักในภูมิภาค โดยได้เพิ่มเติมเมืองหลักในภูมิภาค จำนวน ๔ จังหวัด ได้แก่ จังหวัดพิษณุโลก จังหวัดอุดรธานี จังหวัดขอนแก่น และจังหวัดสงขลา (หาดใหญ่)

ดังนั้น สนข. จึงได้ดำเนินการจัดทำแผนเชิงยุทธศาสตร์ของการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเมืองภูมิภาค โดยรวบรวมข้อมูลการขนส่งและจราจร และการใช้ระบบขนส่งสาธารณะในปัจจุบันในพื้นที่ พร้อมทั้งวิเคราะห์สภาพการจราจรบนโครงข่าย การเดินทางในปัจจุบัน และการคาดการณ์การเดินทางในอนาคต จึงนำมาสู่การเสนอแนะโครงข่ายระบบขนส่งสาธารณะ การจัดลำดับความสำคัญของเส้นทาง และเสนอแนะเทคโนโลยีระบบขนส่งสาธารณะที่เหมาะสม รวมทั้งสิ่งอำนวยความสะดวกต่อการใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะทั้ง ๑๑ จังหวัด และการเสนอแผนงาน โครงการ มาตรการการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ และมาตรการส่งเสริมการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะที่ควรพัฒนาตามความจำเป็นและเหมาะสม เพื่อจัดทำแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักในภูมิภาค ที่นำไปสู่การปรับปรุงมาตรการ และแนวทางการส่งเสริมการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในอนาคต เพื่อให้เกิดความยั่งยืนสอดคล้องกับสถานการณ์ในปัจจุบัน

๑.๒ วัตถุประสงค์

๑.๒.๑ เพื่อพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งสาธารณะให้ครอบคลุมพื้นที่การให้บริการอย่างทั่วถึงและสามารถเชื่อมต่อการเดินทางกับรูปแบบการขนส่งอื่น ๆ ในเมืองหลักในภูมิภาค ๑๑ จังหวัด

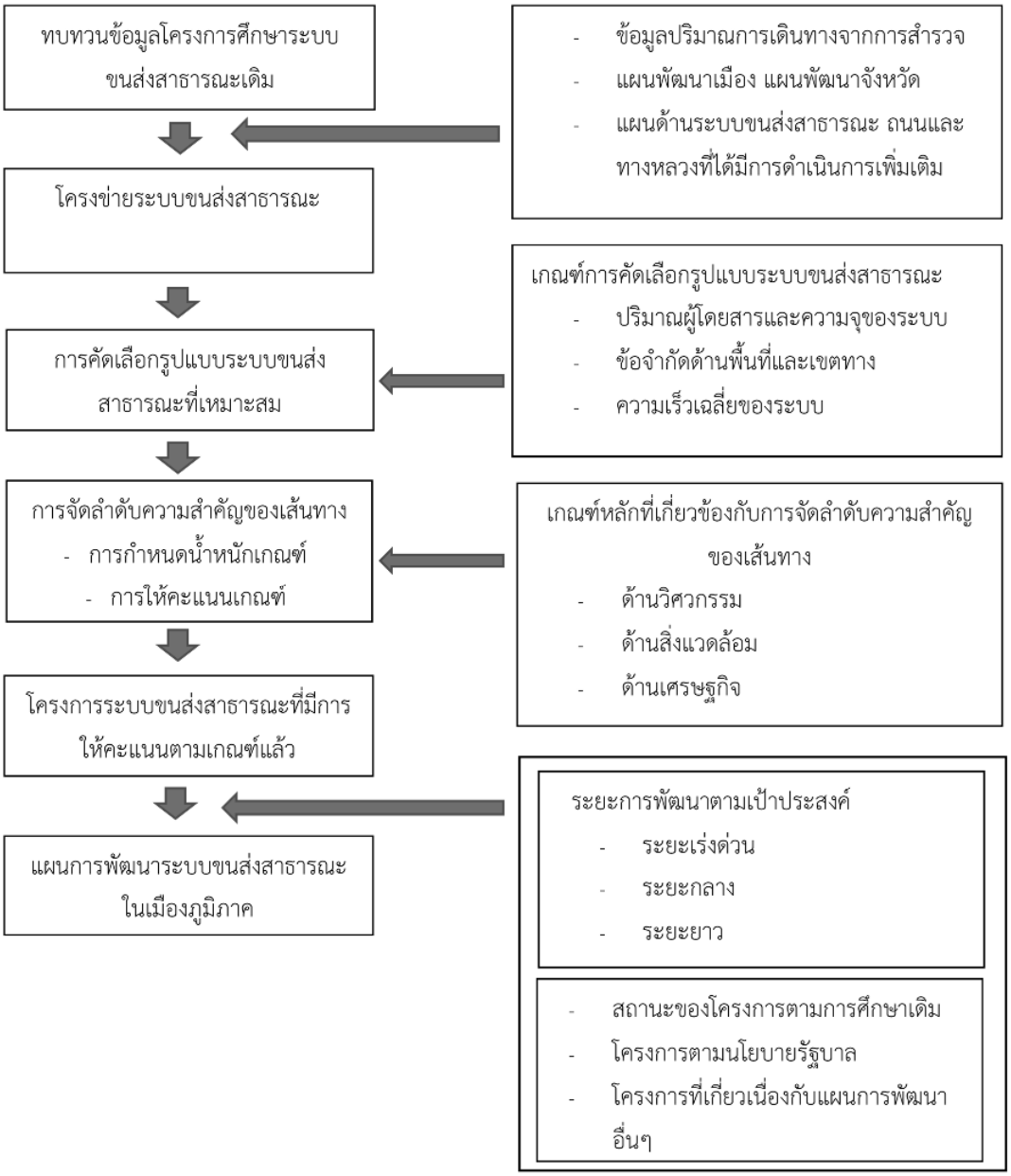
๑.๒.๒ เพื่อพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะที่มีคุณภาพการให้บริการที่ดี มีมาตรฐาน มีความทันสมัย มีความสะดวก และปลอดภัย และมีอัตราค่าโดยสารที่เหมาะสมและเป็นธรรม

๑.๒.๓ เพื่อกระตุ้นให้เกิดการใช้งานและเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางจากยานพาหนะส่วนบุคคลมาสู่การเดินทางด้วยขนส่งสาธารณะในพื้นที่เขตชุมชนเมืองมากยิ่งขึ้น

๑.๒.๔ เพื่อเป็นการดำเนินการในระยะเปลี่ยนผ่าน (Transition Period) ไปสู่การพัฒนาระบบขนส่งมวลชนที่จะเกิดขึ้นในระยะถัดไป

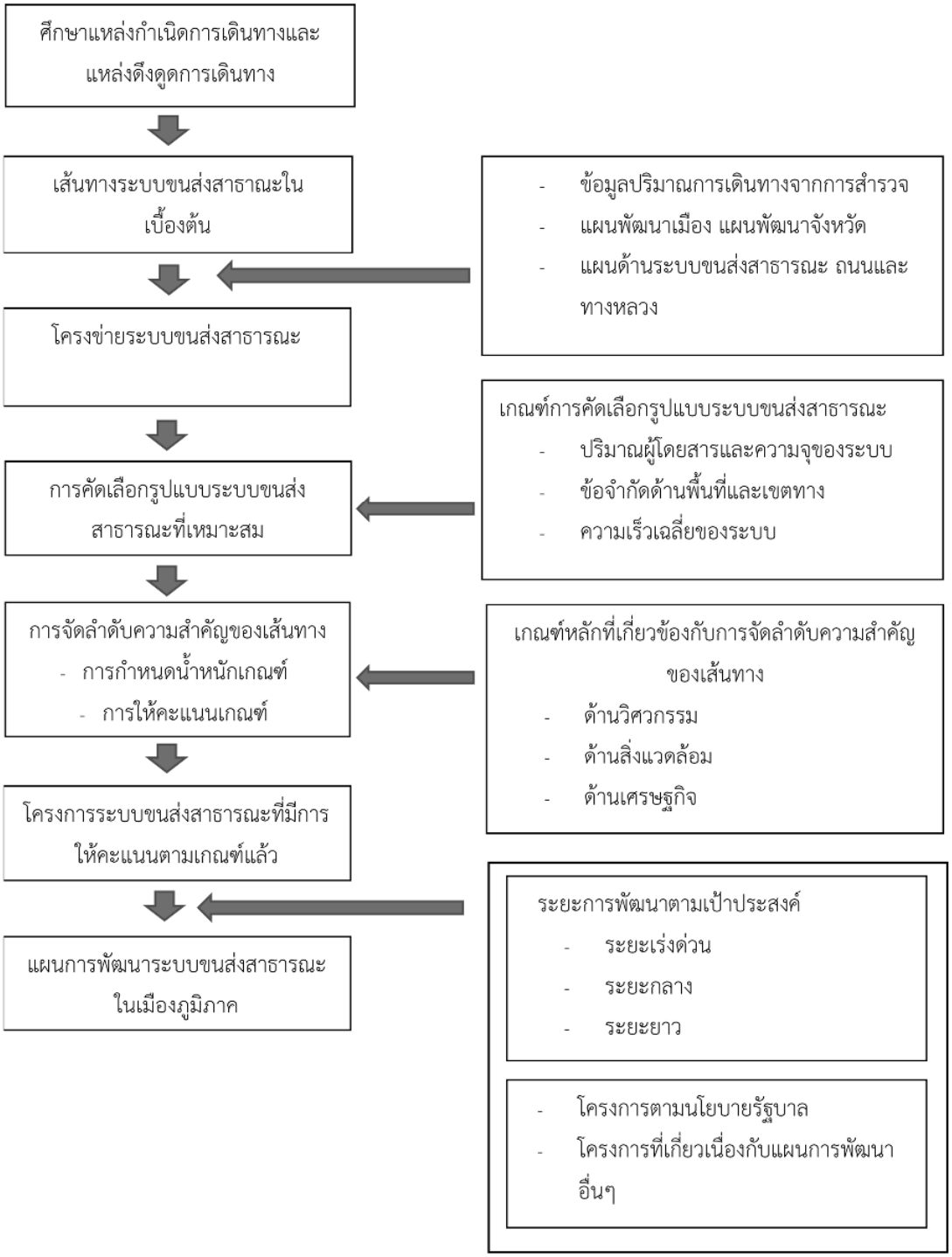
๑.๓ แนวทางการดำเนินการ

การศึกษา ทบทวน ยุทธศาสตร์ นโยบาย แผนพัฒนา ผลการศึกษา และการดำเนินงานของโครงการต่าง ๆ ในพื้นที่ศึกษา รวมทั้งการพิจารณาพื้นที่ดำเนินการในเขตของผังเมืองรวม หรือผังเมืองเฉพาะ หรือการพัฒนาของพื้นที่และการใช้ประโยชน์ที่ดินตามนโยบายด้านการพัฒนาต่าง ๆ เช่น การพัฒนาเมืองอัจฉริยะ การพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชน (Transit Oriented Development) รวบรวมข้อมูลโครงข่ายการเดินทางและการขนส่งทั้งในปัจจุบันและอนาคต ข้อมูลพื้นฐานด้านเศรษฐกิจและสังคม คาดการณ์การพัฒนาเมืองและปริมาณการเดินทางและขนส่ง ทบทวนพฤติกรรมการเดินทางและปริมาณจราจรในพื้นที่ศึกษา จากนั้นจัดทำเครื่องมือสำรวจ จัดเก็บข้อมูล และติดตามประเมินผลข้อมูลการเดินทาง และดำเนินการสำรวจ วิเคราะห์ความต้องการการเดินทางและพฤติกรรมการเดินทางของคน การจัดทำแบบจำลองด้านการขนส่งและจราจร และการจัดทำแผนการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเมืองหลักในภูมิภาค โดยจัดกลุ่มจังหวัดที่ดำเนินการศึกษาออกเป็น ๒ กลุ่ม คือ กลุ่มจังหวัดที่เคยมีการศึกษาโครงข่ายระบบขนส่งสาธารณะ จำนวน ๗ จังหวัด ประกอบด้วย จังหวัดเชียงใหม่ จังหวัดพิษณุโลก จังหวัดขอนแก่น จังหวัดอุดรธานี จังหวัดนครราชสีมา จังหวัดภูเก็ต และจังหวัดสงขลา (หาดใหญ่) และกลุ่มจังหวัดที่ยังไม่เคยมีการศึกษาโครงข่ายระบบขนส่งสาธารณะ จำนวน ๔ จังหวัด ประกอบด้วย จังหวัดเชียงราย จังหวัดอุบลราชธานี จังหวัดพระนครศรีอยุธยา และจังหวัดสุราษฎร์ธานี ซึ่งมีกระบวนการจัดทำแผนการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเมืองภูมิภาค ดังนี้



ที่มา : การศึกษาวิเคราะห์ข้อมูลการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักในภูมิภาค กรุงเทพมหานคร, สนข., ๒๕๖๘

รูปที่ ๑.๓ - ๑ แนวทางการจัดทำแผนโครงข่ายระบบขนส่งสาธารณะที่เหมาะสม ของกลุ่มจังหวัดที่เคยมีการศึกษาโครงข่ายระบบขนส่งสาธารณะ



ที่มา : การศึกษาวิเคราะห์ข้อมูลการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักในภูมิภาค กรุงเทพมหานคร, สนข., ๒๕๖๘

รูปที่ ๑.๓ - ๒ แนวทางการจัดทำแผนโครงข่ายระบบขนส่งสาธารณะที่เหมาะสม ของกลุ่มจังหวัดที่ยังไม่เคยมีการศึกษาโครงข่ายระบบขนส่งสาธารณะ

๑.๔ การประเมินสถานการณ์และประเด็นการพัฒนา

สถานการณ์ในปี ๒๕๖๗ สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักในภูมิภาคต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมดของการเดินทางในเขตเมืองหลักในภูมิภาค รวม ๗ จังหวัด เท่ากับร้อยละ ๒.๗๓ และสัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะของทั้ง ๑๑ จังหวัด เท่ากับร้อยละ ๓.๒๗ ขณะที่ค่าเป้าหมายตามแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๘๐) (ฉบับแก้ไขเพิ่มเติม) พบว่า ในปี พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐ ได้กำหนดค่าเป้าหมายเฉลี่ยไม่น้อยกว่าร้อยละ ๑๐ ดังนั้น สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักในภูมิภาคจึงยังห่างค่าเป้าหมายค่อนข้างมาก จึงมีความจำเป็นเร่งด่วนในการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะและสิ่งอำนวยความสะดวกในพื้นที่เขตเมืองหลักในภูมิภาค เพื่อดึงดูดให้ประชาชนและนักท่องเที่ยวมาใช้ระบบขนส่งสาธารณะ และผู้ใช้บริการจากในสนามบินได้

๑.๕ วิสัยทัศน์ เป้าหมาย ตัวชี้วัด และแนวทางการพัฒนาของแผนปฏิบัติการ

๑.๕.๑ วิสัยทัศน์

แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักในภูมิภาค (พ.ศ. ๒๕๖๙ - ๒๕๘๐) ได้กำหนดวิสัยทัศน์ “เมืองภูมิภาคหลักของประเทศไทย จะต้องมีระบบขนส่งสาธารณะที่ดี มีประสิทธิภาพ สะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย ในราคาที่เหมาะสม เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม เพื่อให้บริการแก่ประชาชนและผู้เยี่ยมเยือนอย่างทั่วถึงและเท่าเทียม”

๑.๕.๒ เป้าหมายและตัวชี้วัด

แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักในภูมิภาค (พ.ศ. ๒๕๖๙ - ๒๕๘๐) มีเป้าหมายหลักให้การเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองเพิ่มขึ้น ซึ่งมีเป้าหมาย และตัวชี้วัด ดัง**ตารางที่ ๑.๕ - ๑**

ตารางที่ ๑.๕ - ๑ เป้าหมายและตัวชี้วัดแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักในภูมิภาค (พ.ศ. ๒๕๖๙ - ๒๕๘๐)

เป้าหมาย	ตัวชี้วัด	ปีฐาน (๒๕๖๗)	ค่าเป้าหมาย (พ.ศ.)		
			๒๕๗๐	๒๕๗๕	๒๕๘๐
การเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองเพิ่มขึ้น	สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมดของการเดินทางในเมืองหลักในภูมิภาค[๑] (เฉลี่ยร้อยละ)	๓.๒๗[๒]	ไม่น้อยกว่า ๑๐[๓] (เชียงใหม่ นครราชสีมา และภูเก็ต)	ไม่น้อยกว่า ๒๐[๕, ๖] (เชียงใหม่ นครราชสีมา ภูเก็ต เชียงราย อุบลราชธานี สุราษฎร์ธานี และพระนครศรีอยุธยา)	ไม่น้อยกว่า ๒๐[๕, ๗] (เชียงใหม่ นครราชสีมา ภูเก็ต เชียงราย อุบลราชธานี สุราษฎร์ธานี และพระนครศรีอยุธยา)

ที่มา : ๑) แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๘๐) (ฉบับแก้ไขเพิ่มเติม), สศช.

๒) รายงานโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมประจำปี พ.ศ. ๒๕๖๗, สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.), ๒๕๖๘

๓) แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๘๐) (ฉบับแก้ไขเพิ่มเติม), สศช. กำหนดเป้าหมายเมืองหลักในภูมิภาค ระหว่างปี พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐ ได้แก่ เชียงใหม่ นครราชสีมา และภูเก็ต โดยกำหนดค่าเป้าหมาย ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๑๐

๔) การศึกษาวิเคราะห์ข้อมูลการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักในภูมิภาค กรุงเทพมหานคร, สนข., ๒๕๖๘ กำหนดเมืองหลักในภูมิภาคเพิ่มเติม โดยกำหนดค่าเป้าหมาย ระหว่างปี พ.ศ. ๒๕๖๙ - ๒๕๗๐ ได้แก่ เชียงราย ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๕ พิษณุโลก ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๕ อุดรธานี ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๑๐ ขอนแก่น ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๑๐ อุบลราชธานี ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๘ พระนครศรีอยุธยา ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๗ สุราษฎร์ธานี ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๕ และสงขลา (หาดใหญ่) ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๕

๕) แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๘๐) (ฉบับแก้ไขเพิ่มเติม), สศช. กำหนดเมืองหลักในภูมิภาค ระหว่างปี พ.ศ. ๒๕๗๑ - ๒๕๗๕ ได้แก่ เชียงใหม่ นครราชสีมา ภูเก็ต เชียงราย อุบลราชธานี สุราษฎร์ธานี และพระนครศรีอยุธยา โดยกำหนดค่าเป้าหมาย ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๒๐

๖) การศึกษาวิเคราะห์ข้อมูลการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักในภูมิภาค กรุงเทพมหานคร, สนข., ๒๕๖๘ กำหนดเมืองหลักในภูมิภาคเพิ่มเติม โดยมีค่าเป้าหมายระหว่างปี พ.ศ. ๒๕๗๑ - ๒๕๗๕ ได้แก่ พิษณุโลก ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๑๐ อุดรธานี ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๑๕ ขอนแก่น ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๑๕ และสงขลา (หาดใหญ่) ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๑๐

๗) การศึกษาวิเคราะห์ข้อมูลการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักในภูมิภาค กรุงเทพมหานคร, สนข., ๒๕๖๘ กำหนดเมืองหลักในภูมิภาคเพิ่มเติม โดยมีค่าเป้าหมายระหว่างปี พ.ศ. ๒๕๗๖ - ๒๕๘๐ ได้แก่ พิษณุโลก อุดรธานี ขอนแก่น และสงขลา (หาดใหญ่) ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๒๐

๑.๕.๓ แนวทางการพัฒนา

๑) แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักในภูมิภาค (พ.ศ. ๒๕๖๙ - ๒๕๘๐) ได้กำหนดแนวทางการพัฒนาขนส่งสาธารณะในเมืองหลักในภูมิภาค เพื่อให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องขับเคลื่อนไปในทิศทางเดียวกัน โดยมี ๓ แนวทางการพัฒนา ๖๘ โครงการ ๙๙ กิจกรรม ดังตารางที่ ๑.๕ - ๒

ตารางที่ ๑.๕ - ๒ สรุปโครงการ/กิจกรรมภายใต้แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักในภูมิภาค (พ.ศ. ๒๕๖๙ - ๒๕๘๐)

(หน่วย : ล้านบาท)

ลำดับที่	โครงการ/กิจกรรม	ระยะการพัฒนา		มูลค่าลงทุน	หน่วยงานรับผิดชอบ	
		ระยะสั้น (๒๕๖๙ - ๒๕๗๕)	ระยะยาว (๒๕๗๖ - ๒๕๘๐)		หลัก	สนับสนุน
แนวทางการพัฒนาที่ ๑ พัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งสาธารณะให้ครอบคลุมพื้นที่การให้บริการอย่างทั่วถึงและสามารถเชื่อมต่อการเดินทางกับรูปแบบการขนส่งส่วนต่าง ๆ ในเมืองภูมิภาคหลักของประเทศไทย (๓๓ โครงการ ๔๔ กิจกรรม)						
๑	**โครงการพัฒนาเส้นทางเดินรถโดยสารประจำทาง**	**๑.๔๐**	**๐.๐๒**	**๑.๔๒**		
๑.๑	งานยื่นคำขอใบอนุญาตประกอบการขนส่งประจำทางด้วยรถโดยสารในเส้นทางหมวด ๑	๑.๔๐	๐.๐๒	๑.๔๒	องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (อปท.)	กรมการขนส่งทางบก (ขบ.)
๒	**โครงการอำนวยความสะดวกในการเดินทางของผู้ใช้บริการรถโดยสาร**	**๑๖,๐๙๕.๐๐**	**๕,๑๔๕.๐๐**	**๒๑,๒๔๐.๐๐**		
๒.๑	งานก่อสร้างป้ายรถโดยสารสาธารณะ	๕,๘๙๕.๐๐	-	๕,๘๙๕.๐๐	อปท.	ขบ.
๒.๒	งานจัดซื้อรถโดยสารสาธารณะพลังงานไฟฟ้า (EV BUS)	๑๐,๒๐๐.๐๐	๕,๑๔๕.๐๐	๑๕,๓๔๕.๐๐	ผู้รับจ้างให้บริการขนส่งสาธารณะ	อปท.
๓	**โครงการพัฒนาและก่อสร้างศูนย์ซ่อมบำรุง (Depot)**	**๒,๓๐๐.๐๐**	**-**	**๒,๓๐๐.๐๐**		
๓.๑	งานก่อสร้างศูนย์ซ่อมบำรุง (Depot) รถโดยสารพลังงานไฟฟ้า	๒,๓๐๐.๐๐	-	๒,๓๐๐.๐๐	อปท.	-
รวมแนวทางการพัฒนาที่ ๑		**๑๘,๓๙๖.๔๐**	**๕,๑๔๕.๐๒**	**๒๓,๕๔๑.๔๒**		
แนวทางการพัฒนาที่ ๒ พัฒนาระบบขนส่งสาธารณะที่มีคุณภาพการให้บริการที่ดี มีมาตรฐาน มีความทันสมัย มีความสะดวกและปลอดภัย และมีอัตราค่าโดยสารที่เหมาะสมและเป็นธรรมในเมืองภูมิภาคหลักของประเทศไทย (๒๔ โครงการ ๔๔ กิจกรรม)						
๔	**โครงการปรับปรุงมาตรฐานความปลอดภัยรถโดยสารสาธารณะ**	**๓,๗๕๕.๒๓**	**๔,๖๔๓.๒๐**	**๘,๓๙๘.๔๓**		
๔.๑	งานติดตั้งระบบ GPS และ CCTV ในรถโดยสารสาธารณะทุกคัน	๖๑.๒๓	๓๐.๙๐	๙๒.๑๓	ผู้รับจ้างให้บริการขนส่งสาธารณะ	ขบ.
๔.๒	การฝึกอบรมและพัฒนาทักษะพนักงานขับรถ	๑๖.๕๐	๘.๘๐	๒๕.๓๐	อปท.	ผู้รับจ้างให้บริการขนส่งสาธารณะ
๔.๓	การตรวจสอบและบำรุงรักษายานพาหนะ	๓,๖๗๒.๐๐	๔,๖๐๓.๕๐	๘,๒๗๕.๕๐	ผู้รับจ้างให้บริการขนส่งสาธารณะ	ขบ.
๔.๔	การรณรงค์การใช้รถโดยสารอย่างปลอดภัย (Safety Awareness Campaign)	๕.๕๐	-	๕.๕๐	ขบ.	-
๕	โครงการติดตั้งเทคโนโลยีและระบบอัจฉริยะ	๑๑๐.๐๐	-	**๑๑๐.๐๐**	ขบ./ กรมทางหลวง (ทล.)/ กรมทางหลวงชนบท (ทช.)/ อปท.	ขบ.

ตารางที่ ๑.๕ - ๒ สรุปโครงการ/กิจกรรมภายใต้แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักในภูมิภาค (พ.ศ. ๒๕๖๙ - ๒๕๘๐) (ต่อ)

(หน่วย : ล้านบาท)

ลำดับที่	โครงการ/กิจกรรม	ระยะการพัฒนา		มูลค่าลงทุน	หน่วยงานรับผิดชอบ	
		ระยะสั้น (๒๕๖๙ - ๒๕๗๕)	ระยะยาว (๒๕๗๖ - ๒๕๘๐)		หลัก	สนับสนุน
แนวทางการพัฒนาที่ ๒ พัฒนาระบบขนส่งสาธารณะที่มีคุณภาพการให้บริการที่ดี มีมาตรฐาน มีความทันสมัย มีความสะดวกและปลอดภัย และมีอัตราค่าโดยสารที่เหมาะสมและเป็นธรรม ในเมืองภูมิภาคหลักของประเทศไทย (ต่อ)						
๖	โครงการศึกษาความเป็นไปได้ในการกำหนดอัตราค่าโดยสารที่เหมาะสมและใช้งานระบบบัตรโดยสารร่วม	๑๕.๐๐	-	**๑๕.๐๐**	สนข.	-
๗	ศึกษาและพัฒนาเว็บแอปพลิเคชัน (Web Application) และโมบายแอปพลิเคชัน (Mobile Application) เพื่อใช้เป็นฐานข้อมูลในการวางแผนและการตัดสินใจในการเลือกใช้เส้นทางและขนส่งสาธารณะ	-	๑๕.๐๐	**๑๕.๐๐**	สนข.	-
รวมแนวทางการพัฒนาที่ ๒		**๓,๘๘๐.๒๓**	**๔,๖๕๘.๒๐**	**๘,๕๓๘.๔๓**		
แนวทางการพัฒนาที่ ๓ กระตุ้นให้เกิดการใช้งานและเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางจากยานพาหนะส่วนบุคคลมาสู่การเดินทางด้วยขนส่งสาธารณะในพื้นที่เขตชุมชนเมืองภูมิภาคหลักของประเทศไทยมากยิ่งขึ้น (๑๑ โครงการ ๑๑ กิจกรรม)						
๘	โครงการศึกษาความเหมาะสมเพื่อจัดหาที่ดินและก่อสร้างอาคารจอดแล้วจร (Park and Ride) บริเวณสถานีขนส่งผู้โดยสาร สถานีรถไฟ และจุดดึงดูดการเดินทางอื่น ๆ ที่สำคัญ	๑๑๐.๐๐	-	**๑๑๐.๐๐**	อปท.	-
รวมแนวทางการพัฒนาที่ ๓		**๑๑๐.๐๐**	**-**	**๑๑๐.๐๐**		
รวมมูลค่าการลงทุน		**๒๒,๓๘๖.๖๓**	**๙,๘๐๓.๒๒**	**๓๒,๑๘๙.๘๕**		

๒) โครงการภายใต้แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักในภูมิภาค (พ.ศ. ๒๕๖๙ - ๒๕๘๐)

แผนปฏิบัติการฯ ได้ดำเนินการในพื้นที่ ๑๑ จังหวัด ประกอบด้วย จังหวัดเชียงใหม่ จังหวัดเชียงราย จังหวัดพิษณุโลก จังหวัดอุดรธานี จังหวัดขอนแก่น จังหวัดนครราชสีมา จังหวัดอุบลราชธานี จังหวัดพระนครศรีอยุธยา จังหวัดสุราษฎร์ธานี จังหวัดภูเก็ต และจังหวัดสงขลา (หาดใหญ่) โดยแต่ละจังหวัดจะมีโครงการสำคัญสอดคล้องกัน ได้แก่

๒.๑) แนวทางการพัฒนาที่ ๑ พัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งสาธารณะให้ครอบคลุมพื้นที่การให้บริการอย่างทั่วถึงและสามารถเชื่อมต่อการเดินทางกับรูปแบบการขนส่งส่วนต่าง ๆ ในเมืองภูมิภาคหลักของประเทศไทย มีโครงการสำคัญ ได้แก่

- โครงการพัฒนาเส้นทางเดินรถโดยสารประจำทาง
- โครงการก่อสร้างป้ายรถโดยสารสาธารณะ
- โครงการจัดซื้อรถโดยสารสาธารณะพลังงานไฟฟ้า (EV BUS)
- โครงการพัฒนาและก่อสร้างศูนย์ซ่อมบำรุง (Depot)

๒.๒) แนวทางการพัฒนาที่ ๒ พัฒนาพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะที่มีคุณภาพการให้บริการที่ดี มีมาตรฐาน มีความทันสมัย มีความสะดวกและปลอดภัย และมีอัตราค่าโดยสารที่เหมาะสมและเป็นธรรม ในเมืองภูมิภาคหลักของประเทศไทย มีโครงการสำคัญ ได้แก่

- โครงการปรับปรุงมาตรฐานความปลอดภัยรถโดยสารสาธารณะ
- โครงการติดตั้งเทคโนโลยีและระบบอัจฉริยะ
- โครงการศึกษาความเป็นไปได้ในการกำหนดอัตราค่าโดยสารที่เหมาะสมและใช้งานระบบบัตรโดยสารร่วม
- โครงการศึกษาและพัฒนาเว็บแอปพลิเคชัน (Web Application) และโมบายแอปพลิเคชัน (Mobile Application)

๒.๓) แนวทางการพัฒนาที่ ๓ กระตุ้นให้เกิดการใช้งานและเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางจากยานพาหนะส่วนบุคคลมาสู่การเดินทางด้วยขนส่งสาธารณะในพื้นที่เขตชุมชนเมืองภูมิภาคหลักของประเทศไทยมากยิ่งขึ้น มีโครงการสำคัญ ได้แก่

- โครงการศึกษาความเหมาะสมเพื่อจัดหาที่ดินและก่อสร้างอาคารจอดแล้วจร

๑.๖ แนวทางการขับเคลื่อนและการประเมินผลแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักในภูมิภาค (พ.ศ. ๒๕๖๙ - ๒๕๘๐)

๑.๖.๑ แนวทางการขับเคลื่อนแผนปฏิบัติการฯ ไปสู่การปฏิบัติ

สนข. ได้จัดทำแนวทางการขับเคลื่อนแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักในภูมิภาค (พ.ศ. ๒๕๖๙ - ๒๕๘๐) ไปสู่การปฏิบัติ ซึ่งมีขั้นตอนการดำเนินงาน ดังนี้

ตารางที่ ๑.๖ - ๑ ขั้นตอนการดำเนินงานขับเคลื่อนแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักในภูมิภาค (พ.ศ. ๒๕๖๙ - ๒๕๘๐) ไปสู่การปฏิบัติ

ลำดับที่	กิจกรรม	ช่วงเวลาดำเนินงาน	หน่วยงานรับผิดชอบ	
			หลัก	สนับสนุน
๑	**ดำเนินการขับเคลื่อนผลการศึกษาวิเคราะห์ข้อมูลการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักในภูมิภาค**	**ส.ค. ๖๘ - มี.ค. ๖๙**	**สนข.**	**สำนักงานจังหวัด (สนจ.)/ คค. และ ขบ.**
๑.๑	เสนอผลการศึกษาฯ ผ่านกลไกการประชุมคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (อจร.) จำนวน ๑๑ จังหวัด	ส.ค. ๖๘ - มี.ค. ๖๙	สนข.	สนจ.
๑.๒	รายงานผลการเสนอผลการศึกษาฯ ตามข้อ ๑.๑ เพื่อ คค. รับทราบและมอบหมายให้ ขบ. ทราบ และร่วมผลักดันการดำเนินงาน	มี.ค. ๖๙	สนข.	คค. และ ขบ.
๒	**ดำเนินการจัดทำและขับเคลื่อนแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักในภูมิภาค (พ.ศ. ๒๕๖๙ - ๒๕๘๐) โดยเสนอ คค. ให้ความเห็นชอบ/เสนอคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.)เพื่อให้ความเห็นชอบ/ คณะรัฐมนตรี (ครม.) เพื่อทราบ**	**ม.ค. - ธ.ค. ๖๙**	**สนข.**	**คค./คจร./ครม.**
๓	**ดำเนินการศึกษาแนวทางการขับเคลื่อนระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักในภูมิภาค**	**ม.ค. ๗๐ - มิ.ย. ๗๑**	**สนข.**	**คค. และหน่วยงานในสังกัด คค. (ขบ./สำนักงานขนส่งจังหวัด (สขจ.)/ ทล./ทช.) และหน่วยงานในสังกัดกระทรวงมหาดไทย (อปท.)**
๔	**จัดหาพื้นที่จัดตั้ง Depot/Park and Ride แนวเส้นทางการเดินรถ ตำแหน่งชุมทาง (Interchange) ตำแหน่งป้ายหยุดรถ**	**ม.ค. ๗๐ - ก.ย. ๗๑**	**ขบ./สขจ./ อปท.**	**-**
๔.๑	ทบทวน/ทำความเข้าใจในรายละเอียดของผลการศึกษา และแผนปฏิบัติการฯ/ศึกษาและจัดหาที่ตั้ง Depot/Park and Ride/แนวเส้นทางการเดินรถ/ ตำแหน่งชุมทาง (Interchange) และตำแหน่งป้ายหยุดรถ	ม.ค. - มี.ค. ๗๐	ขบ./สขจ./ อปท.	-
๔.๒	ศึกษาและจัดหาที่ดินเพื่อสร้างเป็น Depot/Park and Ride และจัดเตรียมเอกสารประกวดราคา	เม.ย. ๗๐ - ก.ย. ๗๑	อปท.	-

ตารางที่ ๑.๖ - ๑ ขั้นตอนการดำเนินงานขับเคลื่อนแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักในภูมิภาค (พ.ศ. ๒๕๖๙ - ๒๕๘๐) ไปสู่การปฏิบัติ (ต่อ)

ลำดับที่	กิจกรรม	ช่วงเวลาดำเนินงาน	หน่วยงานรับผิดชอบ	
			หลัก	สนับสนุน
๕	**เจรจาและทำความเข้าใจกับผู้ถือใบอนุญาตประกอบการรถโดยสารประจำทางที่มีอยู่ในปัจจุบัน การปรับปรุงเส้นทาง และการออกใบอนุญาตประกอบการรถโดยสารประจำทางรายใหม่**	**มี.ค. ๗๐ - ก.ย. ๗๑**	**ขบ./สขจ./อปท.**	**-**
๕.๑	กำหนดแนวทางการเจรจาและทำความเข้าใจกับผู้ถือใบอนุญาตประกอบการรถโดยสารประจำทางที่มีอยู่ในปัจจุบัน (ถ้ามี) เพื่อเตรียมมาตรการบรรเทาผลกระทบต่าง ๆ ที่มีต่อผู้ถือใบอนุญาตที่มีอยู่ในปัจจุบัน (ถ้ามี) และการเจรจาและทำความเข้าใจกับผู้ถือใบอนุญาตประกอบการรถโดยสารประจำทางที่มีอยู่ในปัจจุบัน (ถ้ามี)	มี.ค. - ธ.ค. ๗๐	ขบ./สขจ./อปท.	-
๕.๒	เห็นชอบการปรับปรุงเส้นทางและการออกใบอนุญาตประกอบการรถโดยสารประจำทางรายใหม่ จำนวน ๑ ราย ได้แก่ อปท. ที่จะต้องเป็นผู้ขับเคลื่อนโครงการ (อบจ.)	ม.ค. - ก.ย. ๗๑	ขบ./สขจ.	อปท.
๖	**ขออนุมัติดำเนินโครงการฯ/ประกวดราคางานโยธา/จัดหาผู้รับจ้างให้บริการขนส่งสาธารณะ**	**ต.ค. ๗๑ - ธ.ค. ๗๓**	**อปท.**	**-**
๖.๑	อบจ. ขออนุมัติดำเนินโครงการฯ	ต.ค. - ธ.ค. ๗๑	อปท.	-
๖.๒	ดำเนินการก่อสร้างป้ายหยุดรถ Depot และ Park and Ride	ม.ค. ๗๒ - ธ.ค. ๗๓	อปท./ผู้รับจ้างงานโยธา	**-**
๖.๓	จัดหาผู้รับจ้างให้บริการขนส่งสาธารณะ	พ.ย. ๗๑ - ก.ย. ๗๒	อปท.	**-**
๖.๔	ผู้รับจ้างให้บริการขนส่งสาธารณะเริ่มดำเนินการจัดหา EV BUS พร้อมระบบต่าง ๆ ที่จำเป็น รวมถึงจัดหา และจัดเตรียมการฝึกอบรมบุคลากรและพนักงานขับรถ	ต.ค. ๗๒ - ธ.ค. ๗๓	ผู้รับจ้างให้บริการขนส่งสาธารณะ	อปท.
๗	**ทดลองระบบและทดลองเปิดให้บริการ (Commissioning)**	**ม.ค. - มี.ค. ๗๔**	**ผู้รับจ้างให้บริการขนส่งสาธารณะ**	**อปท.**
๘	**เปิดให้บริการอย่างเป็นทางการ**	**เม.ย. ๗๔**	**ผู้รับจ้างให้บริการขนส่งสาธารณะ**	**อปท.**

ทั้งนี้ ภายหลังจากกระทรวงคมนาคม (คค.) ให้ความเห็นชอบในหลักการของแผนปฏิบัติการฯ ดังกล่าว ตามที่ สนข. เสนอ พร้อมกับมอบหมายให้หน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคมที่เกี่ยวข้องรับไปดำเนินการแล้ว สนข. โดยสำนักส่งเสริมระบบการขนส่งและจราจรในภูมิภาค (สสภ.) จะนำเสนอสู่การพิจารณาของ คจร. เพื่อมอบหมายหน่วยงานที่เกี่ยวข้องรับไปดำเนินการ ซึ่ง สนข. เป็นผู้รับผิดชอบบูรณาการขับเคลื่อน กำกับ และติดตามประเมินผลการดำเนินงานแผนงาน/โครงการต่าง ๆ ซึ่งอาศัยการบูรณาการเชื่อมโยงการทำงานร่วมกับระหว่างภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง ทั้งภาครัฐส่วนกลาง ส่วนภูมิภาค และภาคเอกชน เพื่อนำไปสู่การปฏิบัติ

๑.๖.๒ การติดตามประเมินผลแผนปฏิบัติการฯ

สำนักส่งเสริมระบบการขนส่งและจราจรในภูมิภาค (สสภ.) สนข. จะติดตามผลการดำเนินงานของโครงการ/กิจกรรมภายใต้แผนปฏิบัติการฯ เป็นรายปี ผ่านการประสานขอความอนุเคราะห์รายงานผลการดำเนินงานไปยังหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ทั้งหน่วยงานภายในสังกัด คค. และหน่วยงานภายนอกสังกัด คค. เพื่อติดตามและประเมินผลการดำเนินงานด้วยแบบฟอร์มที่ สสภ. เป็นผู้จัดทำ ก่อนสรุปผลการดำเนินงาน ปัญหาอุปสรรค และเสนอแนวทางการแก้ไขปัญหา/อุปสรรคในการดำเนินงานต่อ คค. เพื่อให้การดำเนินงานสอดคล้องตามกรอบระยะของการพัฒนา โดยจัดทำเป็นรายงานทุก ๆ ๑ ปี และนำเข้าระบบ eMENSCR

ส่วนที่ ๒ ความสอดคล้องกับแผน ๓ ระดับ ตามนัยของมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๔ ธันวาคม ๒๕๖๐

๒.๑ ยุทธศาสตร์ชาติ (แผนระดับที่ ๑)

แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักในภูมิภาค (พ.ศ. ๒๕๖๙ - ๒๕๘๐) จัดทำขึ้นเพื่อใช้เป็นกรอบการดำเนินงานในการขับเคลื่อนแผนไปสู่การปฏิบัติได้อย่างมีประสิทธิภาพ มีเป้าหมายหลักในการเพิ่มสัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมด โดยค่าเป้าหมายสัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักในเมืองภูมิภาคทั้งหมดเพิ่มขึ้นไม่น้อยกว่าร้อยละ ๑๐ ภายในปี พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐ และเพิ่มขึ้นไม่น้อยกว่าร้อยละ ๒๐ ภายในปี พ.ศ. ๒๕๘๐ สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน และยุทธศาสตร์ชาติด้านการสร้างโอกาสและความเสมอภาคทางสังคม ดังนี้

๒.๑.๑ ยุทธศาสตร์ชาติด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน (หลัก)

๑) เป้าหมาย

๑.๑) ประเทศไทยเป็นประเทศที่พัฒนาแล้ว เศรษฐกิจเติบโตอย่างมีเสถียรภาพและยั่งยืน

๑.๒) ประเทศไทยมีขีดความสามารถในการแข่งขันสูงขึ้น

๒) ประเด็นยุทธศาสตร์

- **ประเด็นที่ ๔.๔ โครงสร้างพื้นฐาน เชื่อมไทย เชื่อมโลก** โครงสร้างพื้นฐานจะครอบคลุมถึงโครงสร้างพื้นฐานทางกายภาพในด้านโครงข่ายคมนาคม พื้นที่และเมือง รวมถึงเทคโนโลยีเพื่ออำนวยความสะดวกและลดต้นทุนในการเคลื่อนย้ายสินค้า บริการ บุคลากร และเชื่อมโยงประเทศไทยกับประชาคมโลก

ข้อ ๔.๔.๑ เชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมไร้รอยต่อ

๓) การบรรลุเป้าหมายตามยุทธศาสตร์ชาติ

แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักในภูมิภาค (พ.ศ. ๒๕๖๙ - ๒๕๘๐) เป็นการเชื่อมโยงโครงข่ายอย่างไร้รอยต่อด้วยระบบขนส่งสาธารณะภายในเขตพื้นที่เมืองหลักในภูมิภาคและระหว่างพื้นที่โดยรอบที่มีเขตการเดินทางเชื่อมต่อกัน โดยใช้เขตเมืองหลักเป็นศูนย์กลางการคมนาคมสำหรับการเดินทางของประชาชนและนักท่องเที่ยว รวมถึงการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะสมัยใหม่ที่ใช้รถโดยสารสาธารณะใช้พลังงานไฟฟ้า (EV) และระบบรถไฟฟ้าทั้งในรูปแบบ Tram หรือ LRT การจัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกในการให้บริการโดยใช้เทคโนโลยีและระบบอัจฉริยะ การติดตั้งระบบ GPS และ CCTV เพื่อปรับปรุงมาตรฐานความปลอดภัยรถโดยสารสาธารณะ และพัฒนาแอปพลิเคชันสำหรับเป็นข้อมูลในการวางแผนและตัดสินใจในการเดินทาง อีกทั้งเป็นการเพิ่มพื้นที่และเมืองเศรษฐกิจ เนื่องจากความครอบคลุมของโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะอย่างทั่วถึงในเขตเมืองจะเป็นการส่งเสริมการท่องเที่ยวในเมืองหลักในภูมิภาค ส่งผลต่อการขับเคลื่อนเศรษฐกิจของจังหวัด ดึงดูดการลงทุน และสามารถยกระดับจังหวัดสำคัญเป็นเมืองเศรษฐกิจประจำภาคเพื่อเชื่อมโยงไปสู่ระดับภูมิภาคได้ เมื่อเมืองหลักได้รับการพัฒนามีระบบขนส่งสาธารณะรองรับการเดินทางอย่างทั่วถึงในราคาที่เหมาะสม จะเป็นการส่งเสริมให้ประชาชนและนักท่องเที่ยวให้เดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะเพิ่มขึ้น

๒.๑.๒ ยุทธศาสตร์ชาติด้านการสร้างโอกาสและความเสมอภาคทางสังคม (รอง)

๑) เป้าหมาย

๑.๑) สร้างความเป็นธรรม และลดความเหลื่อมล้ำในทุกมิติ

๑.๒) กระจายศูนย์กลางความเจริญทางเศรษฐกิจและสังคม เพิ่มโอกาสให้ทุกภาคส่วนเข้ามาเป็นกำลังของการพัฒนาประเทศในทุกระดับ

๑.๓) เพิ่มขีดความสามารถของชุมชนท้องถิ่นในการพัฒนา การพึ่งตนเองและการจัดการตนเองเพื่อสร้างสังคมคุณภาพ

๒) ประเด็นยุทธศาสตร์

- **ประเด็นที่ ๔.๒ การกระจายศูนย์กลางความเจริญทางเศรษฐกิจ สังคม และเทคโนโลยี**

ข้อ ๔.๒.๑ พัฒนาศูนย์กลางความเจริญทางเศรษฐกิจ สังคม และเทคโนโลยีในภูมิภาค

๓) การบรรลุเป้าหมายของยุทธศาสตร์ชาติ

เมืองหลักในภูมิภาคที่มีศักยภาพด้านการท่องเที่ยวสูง เนื่องจากมีนักท่องเที่ยวจำนวนมากทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติ อย่างไรก็ตาม การเติบโตของเมืองหลักมักกระจุกตัวอยู่เพียงบางเมืองในภูมิภาคและในเขตอำเภอเมืองเป็นหลัก รวมทั้งความพร้อมด้านระบบขนส่งและสิ่งอำนวยความสะดวกที่ปัจจุบันประสบปัญหาด้านการให้บริการระบบขนส่งสาธารณะที่ลดลง เส้นทางและการเชื่อมต่อการเดินทางไม่ครอบคลุมแหล่งธุรกิจและแหล่งท่องเที่ยว ประชาชนและนักท่องเที่ยวนิยมใช้รถส่วนตัวและใช้บริการรถเช่าเพื่อความสะดวกสบาย เนื่องจากสามารถกำหนดระยะเวลาและวางแผนการเดินทางได้ ซึ่งแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักในภูมิภาค (พ.ศ. ๒๕๖๙ - ๒๕๘๐) จะช่วยให้บรรลุยุทธศาสตร์ชาติด้านการสร้างโอกาสและความเสมอภาคทางสังคม ในการพัฒนาศูนย์กลางความเจริญทางเศรษฐกิจ สังคม และเทคโนโลยีในภูมิภาคได้ โดยการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะทั้งในรูปแบบระบบรถโดยสารใช้พลังงานไฟฟ้า (EV) และรถไฟฟ้า TRAM หรือ LRT ที่จะอำนวยความสะดวกในการเดินทาง ลดปริมาณการจราจรติดขัดในพื้นที่เขตเมือง ลดมลพิษ และลดการเกิดอุบัติเหตุได้ และประเด็นสำคัญคือ การพัฒนาพื้นที่เขตเมืองหลัก ในภูมิภาคให้เป็นศูนย์กลางเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว ที่จะดึงดูดภาคเอกชนเพื่อการลงทุนและนักท่องเที่ยวมาในพื้นที่มากขึ้น ส่งผลต่อ GPP และการพัฒนาคุณภาพในเชิงภาพรวมของจังหวัดและคุณภาพชีวิตของประชาชน

๒.๒ แผนระดับที่ ๒ ที่เกี่ยวข้อง

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

๑) ประเด็น (๐๗) โครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล (หลัก)

๑.๑) เป้าหมายระดับประเด็นของแผนแม่บทฯ

- **เป้าหมาย**

รหัสเป้าหมาย	เป้าหมาย	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย		
			ปี ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐	ปี ๒๕๗๑ - ๒๕๗๕	ปี ๒๕๗๖ - ๒๕๘๐
๐๗๐๐๐๑	ความสามารถในการแข่งขันด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศดีขึ้น	ความสามารถในการแข่งขันด้านโครงสร้างพื้นฐาน (อันดับภายในปี ๒๕๗๐/๒๕๗๕/๒๕๘๐)	ไม่เกิน ๓๘	ไม่เกิน ๓๑	ไม่เกิน ๒๕

■ **การบรรลุเป้าหมายตามแผนแม่บทฯ :** แผนปฏิบัติการฯ ได้กำหนดแนวทางการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักในภูมิภาคทั้ง ๑๑ จังหวัด เพื่อรองรับการพัฒนาศักยภาพของจังหวัด ยกระดับการให้บริการระบบขนส่งสาธารณะให้มีคุณภาพและประชาชนทุกกลุ่มเข้าถึงได้ทั้งคุณภาพและราคา เกิดการลงทุนในพื้นที่เมืองหลักในภูมิภาค เศรษฐกิจและการท่องเที่ยวขยายตัว โดยจะส่งผลต่อการเพิ่มอันดับด้านความสามารถในการแข่งขันด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศให้ดีขึ้นตามเป้าหมายของแผนแม่บทฯ ได้

๑.๒) แผนย่อยโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

■ **แนวทางการพัฒนา :**

(๕) ระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมือง พัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล รวมทั้งเมืองหลักในภูมิภาคและพื้นที่พิเศษ พัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกภายในสถานีเพื่อรองรับการเดินทางของคนทุกกลุ่ม และยกระดับการพัฒนาสถานีให้เป็นศูนย์กลางการเดินทางของพื้นที่ ภายใต้แนวคิดการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีขนส่งมวลชน รวมทั้งส่งเสริมให้เกิดการใช้โครงสร้างอัตราค่าโดยสารร่วมและบัตรโดยสารร่วมในระบบขนส่งสาธารณะ เพื่อสนับสนุนให้เกิดการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการเดินทางจากรถส่วนบุคคลมาใช้ระบบขนส่งสาธารณะเพิ่มขึ้น

(๖) พัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกและศูนย์บริการโลจิสติกส์ในรูปแบบต่าง ๆ ที่สอดรับกับความต้องการการขนส่งสินค้าต่อเนื่องหลายรูปแบบอย่างไร้รอยต่อและสอดรับกับรูปแบบการค้าระหว่างประเทศในอนาคต นำระบบเทคโนโลยีที่ทันสมัยมาใช้ในการบริหารจัดการทั้งในส่วนของการบริหารจัดการโครงสร้างพื้นฐาน กระบวนการโลจิสติกส์ และการให้บริการโลจิสติกส์

(๗) ยกระดับผู้ให้บริการโลจิสติกส์ของประเทศ โดยการยกระดับประสิทธิภาพและสร้างมาตรฐานการให้บริการโลจิสติกส์เทียบเคียงผู้ให้บริการโลจิสติกส์ระหว่างประเทศเพื่อมุ่งสู่ความเป็นมาตรฐานสากลและแข่งขันได้ ส่งเสริมผู้ให้บริการโลจิสติกส์สู่การให้บริการแบบครบวงจรรวมทั้งสร้างมาตรฐานการขนส่งสินค้าและการประกันภัย พัฒนาศักยภาพผู้ให้บริการโลจิสติกส์ บุคลากรเฉพาะทางและการพัฒนาระบบฐานข้อมูล

■ **เป้าหมายของแผนย่อย :**

รหัสเป้าหมาย	เป้าหมาย	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย		
			ปี ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐	ปี ๒๕๗๑ - ๒๕๗๕	ปี ๒๕๗๖ - ๒๕๘๐
๐๗๐๑๐๔	การเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองเพิ่มขึ้น	สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมดของการเดินทางฯ (เฉลี่ยร้อยละ) ใน (๑) กรุงเทพมหานครและปริมณฑล (๒) เมืองหลักในภูมิภาค*	 (๑) ไม่น้อยกว่า ๔๐ (๒) ไม่น้อยกว่า ๑๐	 (๑) ไม่น้อยกว่า ๕๐ (๒) ไม่น้อยกว่า ๒๐	 (๑) ไม่น้อยกว่า ๖๐ (๒) ไม่น้อยกว่า 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

■ **การบรรลุเป้าหมายตามแผนย่อยของแผนแม่บทฯ :**

แผนปฏิบัติการฯ ได้กำหนดแนวทางการพัฒนา โครงการและแผนงานย่อยในการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเมืองหลักในภูมิภาคทั้ง ๑๑ จังหวัด โดยการจัดให้มีเส้นทางการเดินรถและระบบรถโดยสารสาธารณะที่เหมาะสมต่อพื้นที่ศึกษา จัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวก และการเชื่อมโยงเส้นทางการเดินทางทั้งถนนและทางเท้าและภูมิทัศน์บริเวณโดยรอบเส้นทางเดินเท้าที่ส่งเสริมการเข้าถึงระบบขนส่งสาธารณะ ซึ่งจะเป็นการช่วยขับเคลื่อนและสนับสนุนให้ประชาชนและนักท่องเที่ยวหันมาใช้ระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองและในเมืองหลักในภูมิภาคเพิ่มขึ้น

๒) ประเด็น (๐๖) พื้นที่และเมืองน่าอยู่อัจฉริยะ (รอง)

๒.๑) เป้าหมายระดับประเด็นของแผนแม่บทฯ

■ **เป้าหมาย**

รหัสเป้าหมาย	เป้าหมาย	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย		
			ปี ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐	ปี ๒๕๗๑ - ๒๕๗๕	ปี ๒๕๗๖ - ๒๕๘๐
๐๖๐๐๐๑	ประเทศไทยมีขีดความสามารถในการแข่งขันสูงขึ้น เกิดศูนย์กลางความเจริญทางเศรษฐกิจและสังคมในทุกภูมิภาคของประเทศ เพื่อกระจายความเจริญทางด้านเศรษฐกิจและสังคม	อัตราการเปลี่ยนแปลงของผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดเฉลี่ยของเมืองศูนย์กลางทางเศรษฐกิจ (เฉลี่ยร้อยละ)	เพิ่มขึ้นไม่น้อยกว่า ๓.๖	เพิ่มขึ้นไม่น้อยกว่า ๔	เพิ่มขึ้นไม่น้อยกว่า ๕

■ **การบรรลุเป้าหมายตามแผนแม่บทฯ :** แผนปฏิบัติการฯ เป็นการส่งเสริมให้เกิดการเดินทางที่สะดวกในพื้นที่เมืองหลักในภูมิภาค ส่งผลให้ศักยภาพของเมืองเพิ่มขึ้นทั้งด้านเศรษฐกิจ สังคม การท่องเที่ยว และการศึกษา เกิดการดึงดูดการลงทุนในพื้นที่เมือง ซึ่งเป็นปัจจัยหลักในการส่งเสริมให้เมืองหลักมีการเติบโตทางเศรษฐกิจ ส่งผลให้ผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดที่เพิ่มขึ้น

๒.๒) แผนย่อยการพัฒนาเมืองน่าอยู่อัจฉริยะ

■ **แนวทางการพัฒนา**

ระบบขนส่งสาธารณะรองรับการพัฒนาเมืองให้เป็นเมืองน่าอยู่อัจฉริยะที่สามารถรองรับกิจกรรมทางเศรษฐกิจ ที่อยู่อาศัย ลดความเหลื่อมล้ำ และยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนในพื้นที่ทุกกลุ่มทั้ง**เมืองศูนย์กลางทางเศรษฐกิจ** ได้แก่ กรุงเทพฯ และปริมณฑล เชียงใหม่ ขอนแก่น นครราชสีมา เมืองในระเบียงเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก สงขลา และภูเก็ต โดยเน้นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ และส่งเสริมให้เกิดการพัฒนาเมืองอัจฉริยะที่มีระบบเศรษฐกิจดิจิทัลเพิ่มความสามารถในการรองรับการดำเนินกิจกรรมทางเศรษฐกิจให้ขยายตัวมากขึ้น และ**เมืองในจังหวัดเป้าหมาย** ที่เน้นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานให้ครอบคลุมทั่วถึงและได้มาตรฐาน ส่งเสริมให้เป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจและการบริการสำหรับพื้นที่โดยรอบ เพื่อก่อให้เกิดการสร้างงานในพื้นที่และลดความเหลื่อมล้ำ

■ **เป้าหมาย**

รหัสเป้าหมาย	เป้าหมาย	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย		
			ปี ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐	ปี ๒๕๗๑ - ๒๕๗๕	ปี ๒๕๗๖ - ๒๕๘๐
๐๖๐๑๐๑	เมืองในพื้นที่เป้าหมายที่ได้รับการพัฒนาเพื่อกระจายความเจริญและลดความเหลื่อมล้ำในทุกมิติ	อัตราการเปลี่ยนแปลงบลงทุนของภาครัฐเฉลี่ยของจังหวัดเป้าหมาย (เฉลี่ยร้อยละ)	เพิ่มขึ้นไม่น้อยกว่า ๐.๕	เพิ่มขึ้นไม่น้อยกว่า ๐.๕	เพิ่มขึ้นไม่น้อยกว่า ๐.๕

■ **การบรรลุเป้าหมายตามแผนย่อยของแผนแม่บทฯ :** แผนปฏิบัติการฯ เป็นการยกระดับระบบโครงสร้างพื้นฐานในเมืองของจังหวัดเป้าหมายให้ครอบคลุมและได้มาตรฐาน โดยพัฒนาถนนเชื่อมต่อเชื่อมโยงให้ทั่วถึง ซึ่งโครงการและแผนงานย่อยภายใต้แผนปฏิบัติการฯ เป็นการลงทุนของภาครัฐ ซึ่งเมื่อเกิดการลงทุนและพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองก็จะส่งผลให้การลงทุนภาครัฐของเมืองเป้าหมายเพิ่มขึ้น ซึ่งการลงทุนของภาครัฐจะส่งผลต่อการขับเคลื่อนของเศรษฐกิจภายในเมืองเป้าหมาย

๓) ประเด็น (๐๕) การท่องเที่ยว (รอง)

๓.๑) เป้าหมายระดับประเด็นของแผนแม่บทฯ

■ **เป้าหมาย**

รหัสเป้าหมาย	เป้าหมาย	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย		
			ปี ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐	ปี ๒๕๗๑ - ๒๕๗๕	ปี ๒๕๗๖ - ๒๕๘๐
๐๕๐๐๐๑	ผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศด้านการท่องเที่ยวต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศเพิ่มขึ้น	สัดส่วนผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศด้านการท่องเที่ยวต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (เฉลี่ยร้อยละ)	เพิ่มขึ้นไม่น้อยกว่า ๒๕	เพิ่มขึ้นไม่น้อยกว่า ๒๘	เพิ่มขึ้นไม่น้อยกว่า ๓๐

■ **การบรรลุเป้าหมายตามแผนย่อยของแผนแม่บทฯ :** แผนปฏิบัติการฯ เป็นการยกระดับระบบโครงสร้างพื้นฐานในเมืองของจังหวัดเป้าหมายให้ครอบคลุมและได้มาตรฐาน โดยพัฒนาเส้นทางการเดินรถโดยสารสาธารณะ ปรับปรุงถนนและทางเท้าให้เชื่อมต่อเชื่อมโยงให้ทั่วถึงและครอบคลุมทั้งพื้นที่ศูนย์กลางเมือง ย่านธุรกิจ ภายในจังหวัดแหล่งท่องเที่ยว และเชื่อมโยงเส้นทางการท่องเที่ยวในพื้นที่อื่น เพื่อให้เกิดการเติบโตทางเศรษฐกิจร่วมกัน

๓.๒) แผนย่อยการพัฒนาระบบนิเวศการท่องเที่ยว

■ **แนวทางพัฒนา**

การพัฒนาระบบนิเวศที่เอื้อต่อการท่องเที่ยว ตามแผนปฏิบัติการฯ ประกอบด้วย การสร้างความปลอดภัยให้กับนักท่องเที่ยว การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมและการท่องเที่ยวในการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะที่มีคุณภาพการให้บริการที่ดี มีมาตรฐาน มีความสะดวกและความปลอดภัย รวมทั้งเสริมสร้างโอกาสและความเสมอภาคสำหรับทุกคนในการใช้บริการ

■ **เป้าหมาย**

รหัสเป้าหมาย	เป้าหมาย	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย		
			ปี ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐	ปี ๒๕๗๑ - ๒๕๗๕	ปี ๒๕๗๖ - ๒๕๘๐
๐๕๐๖๐๒	โครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยวมีคุณภาพและมาตรฐานดีขึ้น	การพัฒนาการเดินทางและการท่องเที่ยวด้านโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทางบกและทางทะเล (อันดับของโลกภายในปี ๒๕๗๐/๒๕๗๕/๒๕๘๐)	ไม่เกิน ๔๕	ไม่เกิน ๔๐	ไม่เกิน ๓๕

■ **การบรรลุเป้าหมายตามแผนย่อยของแผนแม่บทฯ :** แผนปฏิบัติการฯ เป็นการพัฒนาและยกระดับระบบขนส่งสาธารณะของจังหวัดเป้าหมายให้ครอบคลุมและได้มาตรฐาน โดยพัฒนาเส้นทางการเดินรถโดยสารสาธารณะ ปรับปรุงถนนและทางเท้าให้เชื่อมต่อเชื่อมโยงให้ทั่วถึงและครอบคลุมทั้งพื้นที่ศูนย์กลางเมือง ย่านธุรกิจ ภายในจังหวัดแหล่งท่องเที่ยว และเชื่อมโยงเส้นทางการท่องเที่ยวในพื้นที่อื่น เพื่อให้เกิดการเติบโตทางเศรษฐกิจร่วมกัน

๒.๒.๒ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๓ พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐

แผนพัฒนาฯ ฉบับที่ ๑๓ มีวัตถุประสงค์เพื่อ “พลิกโฉมประเทศไทยสู่ สังคมก้าวหน้า เศรษฐกิจสร้างมูลค่าอย่างยั่งยืน" เป็นการเปลี่ยนแปลงที่ครอบคลุมตั้งแต่ระดับโครงสร้าง นโยบาย และกลไก เพื่อมุ่งเสริมสร้างสังคมที่ก้าวทันพลวัตของโลก และเกื้อหนุนให้คนไทยมีโอกาสที่จะพัฒนาตนเองได้อย่างเต็มศักยภาพ โดยมีเป้าหมายหลัก และหมุดหมายการพัฒนาตามแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ ๑๓ ที่มีความสอดคล้องกับแผนปฏิบัติการฯ ดังนี้

เป้าหมายหลัก

๑) การมุ่งสู่สังคมแห่งโอกาสและความเป็นธรรม ในการกระจายโอกาสทางเศรษฐกิจและจัดให้มีบริการสาธารณะที่มีคุณภาพอย่างทั่วถึงและเท่าเทียมในทุกพื้นที่ พร้อมทั้งเพิ่มโอกาสในการแข่งขันของภาคธุรกิจให้เปิดกว้างและเป็นธรรม

๒) การเปลี่ยนผ่านการผลิตและบริโภคไปสู่ความยั่งยืน

๓) การเสริมสร้างความสามารถของประเทศในการรับมือกับการเปลี่ยนแปลงและความเสี่ยงภายใต้บริบทโลกใหม่

หมุดหมายการพัฒนา

๑) หมุดหมายที่ ๘ ไทยมีพื้นที่และเมืองอัจฉริยะที่น่าอยู่ ปลอดภัย เติบโตได้อย่างยั่งยืน มีเป้าหมายในการสร้างความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐาน โลจิสติกส์ และดิจิทัลรองรับพื้นที่เศรษฐกิจหลักและเมือง พัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และระบบดิจิทัล อย่างต่อเนื่องเพียงพอ และได้มาตรฐาน เพื่อให้ครอบคลุมพื้นที่และเมือง สามารถรองรับการขยายตัวของกิจกรรมทางเศรษฐกิจและความต้องการของประชาชน โดยพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ เพื่อเชื่อมโยงการเดินทางและการขนส่งสินค้าและวัตถุดิบให้มีความปลอดภัย สะดวก และมีประสิทธิภาพ

เป้าหมายระดับหมุดหมาย : การพัฒนาเมืองให้มีความน่าอยู่ อย่างยั่งยืน มีความพร้อมในการรับมือและปรับตัว ต่อการเปลี่ยนแปลงทุกรูปแบบ เพื่อให้ประชาชนทุกกลุ่มมีคุณภาพชีวิตที่ดีอย่างทั่วถึง

การบรรลุเป้าหมายของหมุดหมาย : แผนปฏิบัติการฯ เป็นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ เพื่อเชื่อมโยงการเดินทางและการขนส่งสินค้าและวัตถุดิบให้มีความปลอดภัย สะดวก และมีประสิทธิภาพ รวมทั้งผลักดันให้พื้นที่และเมืองจัดทำแผนการลงทุนที่สอดคล้องกับแผนพัฒนาเมืองที่จัดทำโดยการมีส่วนร่วมของทุกภาคส่วน อาทิ แผนการลงทุนพัฒนาระบบขนส่งมวลชนสาธารณะในเมืองให้เชื่อมต่อและรองรับการสัญจรของประชาชนทุกกลุ่ม

๒) หมุดหมายที่ ๑๐ ไทยมีเศรษฐกิจหมุนเวียนและสังคมคาร์บอนต่ำ มีเป้าหมายเพื่อส่งเสริมการเดินทางที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ส่งเสริมการเดินทางด้วยระบบขนส่งมวลชน พัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งสาธารณะที่ปล่อยคาร์บอนต่ำและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมให้ครอบคลุมทั่วทั้งประเทศ และส่งเสริมการผลิตและการใช้ยานพาหนะที่ใช้พลังงานสะอาดและประหยัดพลังงาน

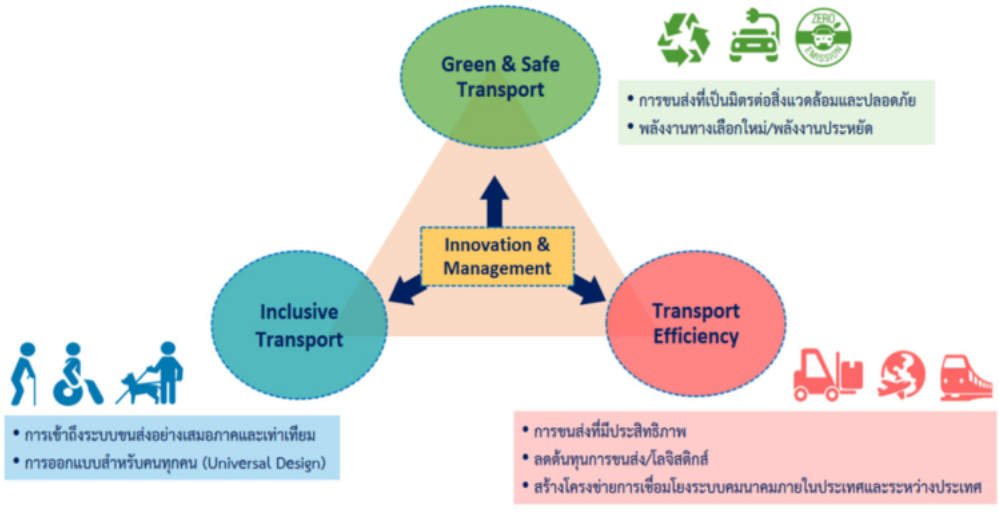
เป้าหมายระดับหมุดหมาย : การสร้างสังคมคาร์บอนต่ำและยั่งยืน

การบรรลุเป้าหมายของหมุดหมาย : แผนปฏิบัติการฯ ได้มีการส่งเสริมการเดินทางด้วยระบบขนส่งมวลชน พัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งสาธารณะที่ปล่อยคาร์บอนต่ำและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมให้ครอบคลุมทั่วทั้งประเทศ และส่งเสริมการผลิตและการใช้ยานพาหนะที่ใช้พลังงานสะอาดและประหยัดพลังงาน โดยการกำหนดให้มีการใช้รถโดยสารสาธารณะใช้พลังงานไฟฟ้า (EV) เพื่อใช้ประกอบการในเส้นทางที่ได้มีการกำหนดไว้

๒.๓ แผนระดับที่ ๓ ที่เกี่ยวข้อง

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

แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ ๒๐ ปี มีวิสัยทัศน์ คือ “มุ่งสู่การขนส่งที่ยั่งยืน” เป้าประสงค์ในการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของประเทศไทย โดยมุ่งเน้นการใช้นวัตกรรม เทคโนโลยี และการบริหารจัดการ เพื่อพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งที่มีคุณภาพและยกระดับการให้การบริการด้านคมนาคมขนส่ง ให้มีความสะดวกและปลอดภัย โดยมียุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้องกับแผนปฏิบัติการฯ คือ **ยุทธศาสตร์ที่ ๑** การบูรณาการระบบคมนาคมขนส่ง (Integrated Transport Systems) และ**ยุทธศาสตร์ที่ ๒** การบริการของภาคคมนาคมขนส่ง (Transport Services) และมีแนวคิดและภาพในอนาคตของการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง ดังรูปที่ ๒.๓ - ๑



ที่มา : ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐)

รูปที่ ๒.๓ - ๑ แนวคิดและภาพในอนาคตของการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง

๑) การขนส่งที่ปลอดภัยและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Green and Safe Transport)

ส่งเสริมการคมนาคมขนส่งที่ปลอดภัยในทุกรูปแบบการขนส่ง โดยมุ่งเน้นการจัดให้มีโครงสร้างพื้นฐานที่ปลอดภัยได้มาตรฐาน การบังคับใช้กฎหมายจราจรและขนส่ง เช่น การกำกับดูแลผู้ประกอบการขนส่งในทุกรูปแบบให้เป็นไปตามกฎและระเบียบที่กำหนดไว้ การปลูกฝังวินัยจราจรโดยเฉพาะการใช้รถใช้ถนนซึ่งมีอัตราการเกิดอุบัติเหตุทางถนนสูง การบริหารจัดการโดยนำเทคโนโลยีสมัยใหม่มาใช้ในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและการบริหารจัดการการคมนาคมขนส่งให้มีประสิทธิภาพ รวมทั้ง ส่งเสริมการคมนาคมขนส่งที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม การพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะหรือขนส่งมวลชนในเมืองหลักในภูมิภาคเพื่อเป็นทางเลือกสำหรับประชาชนในการเดินทาง พัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งทางถนน เพื่อส่งเสริมการลดใช้รถยนต์ส่วนบุคคล เช่น จุดจอดรถจักรยาน จุดจอดแล้วจร (Park and Ride) ทางเดินเท้าที่สะดวกและปลอดภัย เป็นต้น ส่งเสริมให้มีการปรับเปลี่ยนมาใช้พลังงานสะอาดหรือพลังงานทางเลือก เช่น รถที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้า (Electric Vehicles)

๒) การขนส่งที่มีประสิทธิภาพ (Transport Efficiency)

การขนส่งทางถนนเป็นระบบสนับสนุน (Feeder Systems) การใช้ระบบขนส่งอัจฉริยะ (Intelligent Transport Systems: ITS) และเทคโนโลยีในการยกระดับการให้บริการขนส่งและบริหารจัดการระบบคมนาคมขนส่งให้มีประสิทธิภาพสูงสุด

๓) ระบบคมนาคมขนส่งที่เข้าถึงได้อย่างเสมอภาคและเท่าเทียม (Inclusive Transport)

การยกระดับการขนส่งให้สามารถรองรับผู้ใช้งานได้ทุกกลุ่ม (Universal Design/ Transport for all) ทั้งกลุ่มผู้สูงอายุ ผู้พิการ และเด็ก เพื่อให้ประชาชนทุกกลุ่มสามารถเข้าถึงการบริการขนส่งได้อย่างสะดวก (Accessibility) มีค่าโดยสารที่เหมาะสม (Affordability) และมีประสิทธิภาพ เปิดโอกาสในการเดินทางให้ประชาชนทุกกลุ่มสามารถเข้าร่วมกิจกรรมทางเศรษฐกิจและสังคม โดยใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะและขนส่งมวลชนได้อย่างทั่วถึงและเท่าเทียม ซึ่งต้องมีการพัฒนาทั้งด้านโครงสร้างพื้นฐานและการบริหารจัดการรวมทั้งการพิจารณามาตรการสนับสนุนค่าโดยสาร (Subsidy) แก่นักเรียน นักศึกษา ผู้สูงอายุ ผู้พิการ และผู้มีรายได้น้อยหรือผู้ด้อยโอกาสทางสังคม เป็นต้น

แนวคิดในการพัฒนาทั้ง ๓ ประเด็น จะต้องส่งเสริมและพัฒนาบุคลากรเทคโนโลยี การวิจัยและพัฒนา (Research and Development) ในการนำเครื่องมือด้านนวัตกรรม (Innovation) และการบริหารจัดการ (Management) ที่มีประสิทธิภาพ มาใช้เป็นเครื่องมือสำคัญในกระบวนการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งและการขับเคลื่อนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน

๒.๓.๒ แผนปฏิบัติการด้านคมนาคม (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) (ฉบับปรับปรุง)

แผนปฏิบัติการด้านคมนาคม พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐ มีวิสัยทัศน์ “พัฒนาโครงข่ายและบริการระบบขนส่ง เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิต เสริมสร้างระบบเศรษฐกิจ และเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม” เพื่อเป็นกรอบทิศทางการดำเนินงานของกระทรวงคมนาคม และหน่วยงานในสังกัด ให้การปฏิบัติงานมีความสอดคล้องเชื่อมโยงกันอย่างต่อเนื่องและเป็นระบบกับทุกภาคส่วน รวมถึงกำหนดทิศทางการปรับปรุงและพัฒนาระบบบริหารจัดการและระบบงานของกระทรวงให้ตอบสนองต่อวิสัยทัศน์ พันธกิจ และยุทธศาสตร์ขององค์กร เพื่อให้บรรลุเป้าหมาย โดยแผนปฏิบัติการด้านพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักในภูมิภาค (พ.ศ. ๒๕๖๙ - ๒๕๘๐) มีความสอดคล้องกับ**ยุทธศาสตร์ที่ ๑ ยกระดับคุณภาพการให้บริการด้านการคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์** และ**ยุทธศาสตร์ที่ ๒ พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งเพื่อสนับสนุนการพัฒนาประเทศ โดยสามารถสรุปประเด็นการพัฒนา**

แผนปฏิบัติการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักในภูมิภาค (พ.ศ. ๒๕๖๙ - ๒๕๘๐) มีความสอดคล้องกับแผนปฏิบัติการด้านคมนาคม (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) (ฉบับปรับปรุง) โดยมุ่งเน้นการยกระดับคุณภาพการให้บริการระบบขนส่งสาธารณะและการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเพื่อสนับสนุนการขนส่งที่ไร้รอยต่อด้วยการยกระดับการให้บริการประชาชนด้วยการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะที่มีมาตรฐาน พัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีขนส่งสาธารณะ รวมทั้งเชื่อมโยงโครงข่ายและระบบสนับสนุนเพื่อการเข้าถึงและเพิ่มประสิทธิภาพระบบการใช้งานระบบขนส่งสาธารณะหลัก พัฒนาและปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกสาหรับรองรับคนทุกคนในสถานีขนส่งสาธารณะทุกรูปแบบการเดินทาง รวมทั้งเร่งขับเคลื่อนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบขนส่งมวลชนในเขตเมืองให้ทั่วถึงครอบคลุมเพื่อผลักดันให้เกิดการเปลี่ยนผ่านไปสู่การเดินทางที่ยั่งยืนขับเคลื่อนการพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนเพื่อรองรับการเดินทางของประชาชนในชุมชนเมืองภูมิภาคที่สำคัญ

๒.๓.๓ แผนพัฒนาการท่องเที่ยวแห่งชาติ ฉบับที่ ๓ พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐

แผนพัฒนาการท่องเที่ยวฯ ฉบับที่ ๓ มีวิสัยทัศน์ “การท่องเที่ยวของประเทศไทยเป็นอุตสาหกรรมที่เน้นคุณค่า มีความสามารถในการปรับตัว เติบโตอย่างยั่งยืนและมีส่วนร่วม (Rebuilding High Value Tourism Industry with Resilience, Sustainability and Inclusive Growth)” โดยมุ่งเน้นการพัฒนาการท่องเที่ยวของประเทศไทยในการดำเนินการเพื่อพัฒนาและยกระดับอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวให้มีความเข้มแข็ง ต่อยอดการพลิกวิกฤตให้เป็นโอกาส ในการเปลี่ยนแปลงและพัฒนาอุตสาหกรรมให้สอดรับกับภาวะความปกติถัดไป (Next Normal) เพื่อการเติบโตอย่างครอบคลุม (Inclusive Growth) ด้วยการพัฒนาแบบองค์รวม (Holistic Approach) โดยจะเป็นการพลิกโฉมการท่องเที่ยวของไทยสู่การท่องเที่ยวเน้นคุณค่า (High Value Tourism) ซึ่งจะให้ความสำคัญกับการยกระดับใน ๓ มิติ ได้แก่ มิติเศรษฐกิจ (Economic) มิติสังคม (Social) และมิติสิ่งแวดล้อม (Environment) โดยแผนปฏิบัติการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักในภูมิภาค (พ.ศ. ๒๕๖๙ - ๒๕๘๐) มีความสอดคล้องกับแผนพัฒนาการท่องเที่ยวฯ ฉบับที่ ๓ ยุทธศาสตร์ที่ ๒ พัฒนาปัจจัยพื้นฐานของอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวให้ มีคุณภาพสูง (Quality Tourism) ในการพัฒนาและเชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐานด้านการเดินทาง และสาธารณูปโภคเพื่อรองรับนักท่องเที่ยวทุกกลุ่มอย่างทั่วถึง (Connectivity & Universal Design) จัดทำแอปพลิเคชันด้านคมนาคมที่รวบรวมบริการด้านคมนาคมทั้งหมดไว้บนแพลตฟอร์มเดียว อาทิ การแนะนำเส้นทางและคำนวณเวลาการเดินทาง การบอกเวลาเข้าและออกจากป้ายหรือสถานีของรถโดยสารสาธารณะ การซื้อตั๋วโดยสารรูปแบบต่าง ๆ ที่สามารถชำระผ่านช่องทางออนไลน์

๒.๓.๔ แผนปฏิบัติราชการกรมการขนส่งทางบกระยะ ๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐)

แผนปฏิบัติราชการกรมการขนส่งทางบกฯ วิสัยทัศน์ “เป็นองค์กรแห่งนวัตกรรมในการควบคุม กำกับ ดูแลระบบการขนส่งทางถนน ให้มีคุณภาพและปลอดภัย” ได้กำหนดเป้าหมายและกรอบวิธีการ ดำเนินงานเพื่อให้บรรลุผลตามเป้าหมาย และมีกระบวนการวิเคราะห์ทบทวน และคาดการณ์การเปลี่ยนแปลงของสภาพแวดล้อมต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานและพัฒนางานของกรมการขนส่งทางบก ให้สามารถมุ่งเน้นบูรณาการการปฏิบัติราชการของส่วนงานต่าง ๆ ทั้งภายในและภายนอก ให้เป็นไปอย่างสอดคล้องเชื่อมโยงสามารถประสานการปฏิบัติได้อย่างมีประสิทธิภาพ ประสิทธิผล เพื่อสนองความต้องการของภาครัฐและประชาชน แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักในภูมิภาค (พ.ศ. ๒๕๖๙ - ๒๕๘๐) มีความสอดคล้องกับแผนปฏิบัติราชการกรมการขนส่งทางบกฯ **ในเป้าหมายที่ ๑ ระบบการขนส่งสาธารณะมีคุณภาพสอดคล้องกับความต้องการของประชาชน** และ**เป้าหมายที่ ๔ ระบบการขนส่งทางถนนเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม**

แผนปฏิบัติการด้านพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักในภูมิภาค (พ.ศ. ๒๕๖๙ - ๒๕๘๐) มีความสอดคล้องกับแผนปฏิบัติราชการกรมการขนส่งทางบกฯ ในการพัฒนาสถานีขนส่งผู้โดยสาร เพื่อรองรับ

คนทั้งมวล (Universal Design) พัฒนาเส้นทางการเดินรถโดยสารประจำทางและส่งเสริมการใช้รถโดยสารสาธารณะทุกประเภทให้ครอบคลุมทุกพื้นที่และเชื่อมโยงกับเครือข่ายการขนส่งมวลชนอื่น สนับสนุนการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะที่มีอยู่ในปัจจุบัน โดยคำนึงถึงการมีส่วนร่วมของท้องถิ่น ภาคเอกชน และประชาชนในพื้นที่ การพัฒนาการกำกับระบบขนส่งรถสาธารณะ เพื่อรองรับรูปแบบการเดินทาง และให้ผู้ประกอบการสามารถดำเนินธุรกิจได้อย่างต่อเนื่อง รวมทั้งส่งเสริมการใช้ยานยนต์ไฟฟ้าในระบบขนส่งสาธารณะ และราชการ

๒.๓.๕ แผนวิสาหกิจ บริษัท ขนส่ง จำกัด (บขส.) ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐

แผนวิสาหกิจ บขส.ฯ มีวิสัยทัศน์ “เป็นผู้นำด้านการขนส่งทางถนน วิถีใหม่ เชื่อมโยงทั่วไทยและประเทศเพื่อนบ้าน” มีรูปแบบการดำเนินธุรกิจไว้ ๓ ธุรกิจ คือ การให้บริการขนส่งผู้โดยสาร การให้บริการขนส่งสินค้า และธุรกิจเดินรถโดยสารไม่ประจำทาง ซึ่งแผนปฏิบัติการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักในภูมิภาค (พ.ศ. ๒๕๖๙ - ๒๕๘๐) มีความสอดคล้องกับแผนวิสาหกิจ บขส. **ยุทธศาสตร์ที่ ๒ เพิ่มบทบาทการให้บริการเชื่อมต่อและเชื่อมโยงการเดินทางที่มีมาตรฐาน** ในการพัฒนาเส้นทางการเดินรถให้มีมาตรฐานเชื่อมต่อและเชื่อมโยงพื้นที่บริการทั้งในประเทศและประเทศเพื่อนบ้าน เพิ่มบริการเดินรถเชื่อมต่อ การเดินทางกับระบบขนส่งอื่นและการปรับปรุงเส้นทางเชื่อมโยงการเดินรถ

๒.๓.๖ แผนวิสาหกิจการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐

แผนวิสาหกิจ รฟม.ฯ มีวิสัยทัศน์ “องค์กรชั้นนำในการขับเคลื่อนระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการเดินทางและเพิ่มคุณภาพชีวิตของประชาชน” ยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้องกับแผนปฏิบัติการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักในภูมิภาค (พ.ศ. ๒๕๖๙ - ๒๕๘๐) คือ ยุทธศาสตร์ที่ ๓ สร้างสรรค์ระบบโครงข่ายรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนที่มีผลิตภาพสูง และล้ำสมัย และภารกิจในการกำกับการศึกษาออกแบบและก่อสร้าง เพื่อขยายโครงข่ายรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนและระบบเชื่อมต่ออย่างมีประสิทธิภาพ และยกระดับและเชื่อมโยงระบบการบริการ ร่วมกับขนส่งมวลชนที่เกี่ยวเนื่อง เพื่อยกระดับประสบการณ์การเดินทางให้ประชาชน ในการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนจังหวัดเชียงใหม่ สายสีแดง ช่วงโรงพยาบาลนครพิงค์ - แยกแม่เหียะสมานสามัคคี พัฒนาระบบขนส่งมวลชนจังหวัดนครราชสีมา สายสีเขียว ช่วงตลาดเซฟวัน - สถานคุ้มครองและพัฒนาอาชีพบ้านนารีสวัสดิ์ พัฒนาระบบขนส่งมวลชนจังหวัดภูเก็ต ช่วงท่าอากาศยานภูเก็ต - ห้าแยกฉลอง พัฒนาระบบขนส่งมวลชนจังหวัดพิษณุโลก สายสีแดง ช่วงมหาวิทยาลัยพิษณุโลก - ห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัลพิษณุโลก

๒.๓.๗ แผนปฏิบัติราชการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐)

แผนปฏิบัติราชการ สนข. มีวิสัยทัศน์ “องค์กรนำในการกำหนดทิศทางและขับเคลื่อนการพัฒนาระบบคมนาคมของประเทศ” สะท้อนภารกิจหลักในการเสนอแนะนโยบายและจัดทำแผนหลัก แผนแม่บท และยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบการขนส่งและจราจร ความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อมในระบบการขนส่งของประเทศ เพื่อตอบสนองเป้าหมายการพัฒนาด้านการขนส่งและจราจรของประเทศและความต้องการของประชาชน มุ่งเน้นให้ประเทศไทยเป็นประตูการค้าการลงทุนและยุทธศาสตร์ทางโลจิสติกส์ที่สำคัญของภูมิภาค โดยการเร่งยกระดับการเชื่อมต่อระหว่างพื้นที่ทั้งในและระหว่างประเทศ พร้อมการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านดิจิทัลและโลจิสติกส์เพื่ออำนวยความสะดวกด้านการค้าการลงทุนการขยายขีดความสามารถและพัฒนาคุณภาพการให้บริการ เพื่อรองรับการขยายตัวของเมืองและพื้นที่เศรษฐกิจหลัก และส่งเสริมการพัฒนาคุณภาพชีวิตของทุกกลุ่มในสังคม สนับสนุนให้เกิดความเชื่อมโยงในอนุภูมิภาคและอาเซียนอย่างเป็นระบบ แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักในภูมิภาค (พ.ศ. ๒๕๖๙ - ๒๕๘๐) มีความสอดคล้องกับแผนปฏิบัติราชการ สนข.ฯ แนวทางการพัฒนาที่ ๑ พัฒนานโยบายและแผนงานคมนาคมเพื่อการพัฒนา

ประเทศอย่างยั่งยืน ในกลยุทธ์ที่ ๑ มุ่งเน้นการจัดทำนโยบายและแผนเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพระบบคมนาคม (Transport Efficiency) กลยุทธ์ที่ ๒ มุ่งเน้นการจัดทำนโยบายและแผนเพื่อยกระดับการเข้าถึงระบบคมนาคมของประชาชนทุกกลุ่มอย่างเสมอภาคและเท่าเทียม (Inclusive Transport) กลยุทธ์ที่ ๔ การขับเคลื่อนนโยบายและแผนคมนาคมไปสู่การปฏิบัติ และกลยุทธ์ที่ ๖ การขับเคลื่อนตัวชี้วัดเป้าหมายย่อยโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) ในการขับเคลื่อนแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกด้านคมนาคมขนส่งสำหรับคนทุกคน (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๘๐) ขับเคลื่อนแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาเมืองกับระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง (TOD) (พ.ศ. ๒๕๖๕ - ๒๕๘๐) ขับเคลื่อนแผนปฏิบัติการพัฒนาสถานีขนส่งผู้โดยสารสาธารณะทุกระบบของกระทรวงคมนาคม เพื่อให้ได้มาตรฐานสำหรับคนทุกคน พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐ รวมทั้งแผนที่เชิงยุทธศาสตร์ (Strategy Map) เพื่อขับเคลื่อนตัวชี้วัดการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะเมืองหลักในภูมิภาคแผนที่เชิงยุทธศาสตร์ (Strategy Map) เพื่อขับเคลื่อนตัวชี้วัดการลดก๊าซเรือนกระจกในภาคคมนาคม

๒.๓.๘ แผนพัฒนาจังหวัด ๑๑ จังหวัด

แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักในภูมิภาค (พ.ศ. ๒๕๖๙ - ๒๕๘๐) ได้ศึกษาและพิจารณาแผนพัฒนาจังหวัดของพื้นที่ศึกษาทั้ง ๑๑ จังหวัด โดยมีความสอดคล้อง ดังนี้

ลำดับ	จังหวัด	ยุทธศาสตร์/ประเด็นการพัฒนาที่เกี่ยวข้อง
๑	แผนพัฒนาจังหวัดเชียงใหม่ พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐	- ประเด็นการพัฒนาที่ ๑ การส่งเสริมอุตสาหกรรมท่องเที่ยว เน้นคุณค่า สร้างสรรค์บนอัตลักษณ์ล้านนา และอุตสาหกรรมไมซ์ - ประเด็นการพัฒนาที่ ๕ การเสริมสร้างสังคมคุณภาพ เมืองน่าอยู่มีความปลอดภัย เพื่อคุณภาพ ชีวิตที่ดีของประชาชน
๒	แผนพัฒนาจังหวัดเชียงราย พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐	- ประเด็นการพัฒนาที่ ๑ การสร้างมูลค่าเพิ่มด้านการท่องเที่ยวเชิงสรรค์โดยดำรงฐานวัฒนธรรมล้านนา - ประเด็นการพัฒนาที่ ๓ การพัฒนาเศรษฐกิจสร้างสรรค์ด้านการค้า การลงทุน การบริการ และโลจิสติกส์
๓	แผนพัฒนาจังหวัดพิษณุโลก พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐	ประเด็นการพัฒนาที่ ๑ ส่งเสริมเพิ่มขีดความสามารถการแข่งขันด้านการค้า การลงทุน สินค้าบริการ โครงข่ายคมนาคมและโครงสร้างพื้นฐานรองรับการพัฒนาสู่ความมั่งคั่ง และเมืองอัจฉริยะ (Smart City)
๔	แผนพัฒนาจังหวัดอุดรธานี พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐	ประเด็นการพัฒนาที่ ๑ การพัฒนาศักยภาพการค้าการลงทุนและระบบโลจิสติกส์ เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง
๕	แผนพัฒนาจังหวัดขอนแก่น พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐	- ประเด็นการพัฒนาที่ ๑ การส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงสร้างสรรค์เชื่อมโยงภูมิภาค - ประเด็นการพัฒนาที่ ๓ การส่งเสริมนวัตกรรม เทคโนโลยีและดิจิทัลเพื่อการพัฒนาขอนแก่นเมืองอัจฉริยะ
๖	แผนพัฒนาจังหวัดนครราชสีมา พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐	ประเด็นการพัฒนาที่ ๒ ส่งเสริม พัฒนา โครงสร้างพื้นฐาน เพื่อยกระดับเศรษฐกิจ การท่องเที่ยว การค้า การลงทุน อุตสาหกรรม เศรษฐกิจ BCG และเขตเศรษฐกิจพิเศษ
๗	แผนพัฒนาจังหวัดอุบลราชธานี พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐	- ประเด็นการพัฒนาที่ ๑ การพัฒนาเมืองน่าอยู่ทันสมัย - ประเด็นการพัฒนาที่ ๔ การพัฒนาศูนย์กลางการค้าการลงทุน
๘	แผนพัฒนาจังหวัดพระนครศรีอยุธยา พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐	ประเด็นการพัฒนาที่ ๑ พัฒนาเมืองและแหล่งชุมชนน่าอยู่สู่เมืองแห่งความสุข

ลำดับ	จังหวัด	ยุทธศาสตร์/ประเด็นการพัฒนาที่เกี่ยวข้อง
๙	แผนพัฒนาจังหวัดสุราษฎร์ธานี พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐	ประเด็นการพัฒนาที่ ๓ พัฒนาโครงข่ายคมนาคมขนส่งเชื่อมโยงระบบโลจิสติกส์
๑๐	แผนพัฒนาจังหวัดภูเก็ต พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐	ประเด็นการพัฒนาที่ ๒ การพัฒนาเมืองเพื่อรองรับการเติบโตที่ทันสมัยและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม
๑๑.	แผนพัฒนาจังหวัดสงขลา (หาดใหญ่) พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐	ประเด็นการพัฒนาที่ ๑ พัฒนาและยกระดับภาคการเกษตร อุตสาหกรรม การค้า การลงทุน พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ที่เชื่อมโยงอย่างเป็นระบบ

๒.๓.๙ แผนพัฒนาองค์การบริหารส่วนจังหวัด (อบจ.) ๑๑ จังหวัด

แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักในภูมิภาค (พ.ศ. ๒๕๖๙ - ๒๕๘๐) ได้ศึกษาและพิจารณาแผนพัฒนา อบจ. ทั้ง ๑๑ จังหวัด โดยมีความสอดคล้อง ดังนี้

ลำดับ	จังหวัด	ยุทธศาสตร์/ประเด็นการพัฒนาที่เกี่ยวข้อง
๑	แผนพัฒนา อบจ.เชียงใหม่ พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐	ยุทธศาสตร์ที่ ๕ ด้านโครงสร้างพื้นฐาน
๒	แผนพัฒนา อบจ.เชียงราย พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐	ยุทธศาสตร์ที่ ๑ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบคมนาคมขนส่ง
๓	แผนพัฒนา อบจ.พิษณุโลก พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐	ยุทธศาสตร์ที่ ๗ ด้านการคมนาคมขนส่งและผังเมือง
๔	แผนพัฒนา อบจ.อุดรธานี พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐	ยุทธศาสตร์ที่ ๔ การพัฒนาด้านโครงสร้างพื้นฐาน
๕	แผนพัฒนา อบจ.ขอนแก่น พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐	ยุทธศาสตร์ที่ ๒ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน
๖	แผนพัฒนา อบจ.นครราชสีมา พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐	ยุทธศาสตร์ที่ ๔ การพัฒนาเมือง
๗	แผนพัฒนา อบจ.อุบลราชธานี พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐	ยุทธศาสตร์ที่ ๑ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน
๘	แผนพัฒนา อบจ.พระนครศรีอยุธยา พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐	ยุทธศาสตร์ที่ ๑ การพัฒนาด้านโครงสร้างพื้นฐาน
๙	แผนพัฒนา อบจ.สุราษฎร์ธานี พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐	ยุทธศาสตร์ที่ ๑ ด้านโครงสร้างพื้นฐาน
๑๐	แผนพัฒนา อบจ.ภูเก็ต พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐	ยุทธศาสตร์ที่ ๕ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน
๑๑	แผนพัฒนา อบจ.สงขลา (หาดใหญ่) พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐	ยุทธศาสตร์ที่ ๑ การพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐาน

๒.๓.๑๐ การพัฒนาขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (อปท.) (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐)

แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักในภูมิภาค (พ.ศ. ๒๕๖๙ - ๒๕๘๐) ได้ศึกษาและพิจารณาแผนพัฒนา อปท. ทั้ง ๑๑ จังหวัด โดยมีความสอดคล้อง ดังนี้

ลำดับ	จังหวัด	ยุทธศาสตร์/ประเด็นการพัฒนาที่เกี่ยวข้อง
๑	การพัฒนา อปท.เชียงใหม่ พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐	ยุทธศาสตร์ที่ ๒ ด้านโครงสร้างพื้นฐาน สาธารณูปโภค และแหล่งน้ำ
๒	การพัฒนา อปท.เชียงราย พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐	- ยุทธศาสตร์ที่ ๑ การสร้างมูลค่าเพิ่มด้านการท่องเที่ยวเชิงสร้างสรรค์โดยดำรงฐานวัฒนธรรมล้านนา - ยุทธศาสตร์ที่ ๓ การพัฒนาเศรษฐกิจสร้างสรรค์ด้านการค้า การลงทุน การบริการ และโลจิสติกส์
๓	การพัฒนา อปท.พิษณุโลก พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐	ยุทธศาสตร์ที่ ๑ พัฒนาโครงข่ายคมนาคม โครงสร้างพื้นฐาน และการผังเมือง
๔	การพัฒนา อปท.อุดรธานี พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐	ยุทธศาสตร์ที่ ๑ การพัฒนาศักยภาพการค้าการลงทุนเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในกรแข่งขันในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง
๕	การพัฒนา อปท.ขอนแก่น พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐	ยุทธศาสตร์ที่ ๒ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน
๖	การพัฒนา อปท.นครราชสีมา พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐	ยุทธศาสตร์ที่ ๖ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน

ลำดับ	จังหวัด	ยุทธศาสตร์/ประเด็นการพัฒนาที่เกี่ยวข้อง
๗	การพัฒนา อปท.อุบลราชธานี พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐	ยุทธศาสตร์ที่ ๑ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน
๘	การพัฒนา อปท.พระนครศรีอยุธยา พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐	ยุทธศาสตร์ที่ ๑ การพัฒนาด้านโครงสร้างพื้นฐาน
๙	การพัฒนา อปท.สุราษฎร์ธานี พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐	ยุทธศาสตร์ที่ ๑ ด้านโครงสร้างพื้นฐาน
๑๐	การพัฒนา อปท.ภูเก็ต พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐	ยุทธศาสตร์ที่ ๕ การพัฒนาด้านโครงสร้างพื้นฐาน
๑๑	การพัฒนา อปท.สงขลา (หาดใหญ่) พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐	ยุทธศาสตร์ที่ ๑ พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและโครงข่ายการคมนาคม

ส่วนที่ ๓
ความสอดคล้องกับเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (SDGs) แห่งสหประชาชาติ

สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติได้เชื่อมโยงเป้าหมายของแผนแม่บทย่อยภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (Y1) กับเป้าหมายย่อย (Targets) ของ SDGs ดัง**รูปที่ ๓ - ๑** ซึ่งเป็นไปตามแผนการขับเคลื่อนเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืนสำหรับประเทศไทย (Thailand's SDG Roadmap) ที่คณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบเมื่อวันที่ ๒๔ มีนาคม ๒๕๖๓ ตามที่คณะกรรมการเพื่อการพัฒนาที่ยั่งยืนเสนอเพื่อใช้เป็นข้อมูลประกอบการจัดทำโครงการและแผนระดับที่ ๓ ของหน่วยงานของรัฐ

เป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (Sustainable Development Goals : SDGs)

จากการทบทวนความสอดคล้องของแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักในภูมิภาค (พ.ศ. ๒๕๖๙ - ๒๕๘๐) กับแผนระดับที่ ๒ แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๘๐) (ฉบับแก้ไขเพิ่มเติม) โดยมีความสอดคล้องในประเด็น ๐๗ โครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล และประเด็น ๐๖ พื้นที่และเมืองน่าอยู่อัจฉริยะ ซึ่งเมื่อพิจารณาจากแผนแม่บทย่อยภายใต้ประเด็นแผนแม่บทหลักดังกล่าว จะเห็นได้ว่าจะมีความสอดคล้องกับเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน ๒ เป้าหมาย ดังนี้

๓.๑ เป้าหมายหลัก (Goal)

๓.๑.๑ เป้าหมายที่ ๙ สร้างโครงสร้างพื้นฐานที่มีความยืดหยุ่นต่อการเปลี่ยนแปลง ส่งเสริมการพัฒนาอุตสาหกรรมที่ครอบคลุมและยั่งยืน และส่งเสริมนวัตกรรม

๓.๑.๒ เป้าหมายที่ ๑๑ ทำให้เมืองและการตั้งถิ่นฐานของมนุษย์มีความปลอดภัย ทั่วถึง พร้อมรับการเปลี่ยนแปลงและยั่งยืน

๓.๒ เป้าหมายย่อย (Target)

เป้าหมายที่ ๙ มีเป้าหมายย่อยในการพัฒนา คือ

- SDG0901 พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่มีคุณภาพ เชื่อถือได้ ยั่งยืนและมีความยืดหยุ่นต่อการเปลี่ยนแปลง ซึ่งรวมถึงโครงสร้างพื้นฐานระดับภูมิภาคและที่ข้ามเขตแดน เพื่อสนับสนุนการพัฒนาทางเศรษฐกิจและความเป็นอยู่ที่ดีของมนุษย์ โดยมุ่งเป้าที่การเข้าถึงได้ในราคาที่สามารถจ่ายได้และเท่าเทียมสำหรับทุกคน
- SDG0904 ยกระดับโครงสร้างพื้นฐานและพัฒนาภาคอุตสาหกรรมเพื่อให้เกิดความยั่งยืน โดยเพิ่มประสิทธิภาพการใช้ทรัพยากรและการใช้เทคโนโลยีและกระบวนการทางอุตสาหกรรมที่สะอาดและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมมากขึ้น โดยดำเนินการตามขีดความสามารถของแต่ละประเทศ ภายในปี พ.ศ.๒๕๗๓

สอดคล้องกับเป้าหมายของแผนปฏิบัติการฯ ในการพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งสาธารณะให้ครอบคลุมพื้นที่การให้บริการอย่างทั่วถึงและสามารถเชื่อมต่อการเดินทางกับรูปแบบการขนส่งอื่น ๆ ในเขตเมือง การพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะที่มีคุณภาพการให้บริการที่ดี มีมาตรฐานมีความทันสมัย มีความสะดวกและปลอดภัย และมีอัตราค่าโดยสารที่เหมาะสมและเป็นธรรม ส่งเสริมการเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางด้วยรถส่วนบุคคลมาเป็นระบบขนส่งสาธารณะใช้พลังงานไฟฟ้า (EV) ส่งผลให้ลดมลพิษและลดปัญหาจราจรติดขัดในพื้นที่เขตเมืองของทั้ง ๑๑ จังหวัด

เป้าหมายที่ ๑๑ เป้าหมายย่อยในการพัฒนา คือ

- SDG1102 จัดให้ทุกคนเข้าถึงระบบคมนาคมขนส่งที่ยั่งยืน เข้าถึงได้ ปลอดภัย ในราคาที่จ่ายได้ ปรับปรุงความปลอดภัยทางถนน โดยเฉพาะย่างยิ่งด้วยการขยายระบบขนส่งสาธารณะ และคำนึงถึงความต้องการของกลุ่มคนที่อยู่ในสถานการณ์ที่เปราะบาง ผู้หญิง เด็ก ผู้พิการ และผู้สูงอายุ ภายในปี พ.ศ. ๒๕๗๓
- SDG110A สนับสนุนการเชื่อมโยงเชิงบวกทางเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อมระหว่างพื้นที่เมืองชานเมือง และชนบท โดยการเสริมความเข้มแข็งในการวางแผนพัฒนาระดับภูมิภาคและระดับชาติ
- SDG1103 ยกระดับการพัฒนาเมืองให้ครอบคลุมและยั่งยืน รวมทั้งเพิ่มพูนขีดความสามารถในการวางแผนและการบริหารจัดการการตั้งถิ่นฐานของมนุษย์อย่างมีส่วนร่วม บูรณาการ และยั่งยืนในทุกประเทศ ภายในปี พ.ศ. ๒๕๗๓
- SDG1105 ลดจำนวนผู้เสียชีวิตและผู้ที่ได้รับผลกระทบ ตลอดจนลดความสูญเสียโดยตรงทางเศรษฐกิจเทียบเคียงกับ GDP โลก อันเกิดจากภัยพิบัติ ซึ่งรวมถึงภัยพิบัติที่เกี่ยวกับน้ำ โดยมุ่งคุ้มครองกลุ่มคนยากจนและผู้ที่อยู่ในสถานการณ์เปราะบาง ภายในปี พ.ศ. ๒๕๗๓
- SDG1106 ลดผลกระทบเชิงลบของเมืองต่อสิ่งแวดล้อมต่อหัวประชากร รวมถึงการให้ความสำคัญกับคุณภาพอากาศ และการจัดการขยะชุมชนและของเสียอื่น ๆ ภายในปี พ.ศ. ๒๕๗๓

สอดคล้องกับเป้าหมายของแผนปฏิบัติการฯ ในการมุ่งเน้นให้มีระบบโครงข่ายขนส่งสาธารณะที่ครอบคลุมพื้นที่การให้บริการอย่างทั่วถึงและสามารถเชื่อมต่อการเดินทางกับรูปแบบการขนส่งส่วนต่าง ๆ ในเขตเมืองภูมิภาคหลักของประเทศไทย โดยมีระบบขนส่งสาธารณะที่มีคุณภาพการให้บริการที่ดี มีมาตรฐาน มีความทันสมัย สะดวก และปลอดภัย และมีอัตราค่าโดยสารที่เหมาะสมและเป็นธรรม โดยระบบขนส่งสาธารณะที่พัฒนาขึ้นสามารถกระตุ้นให้เกิดการใช้งาน และเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางจากยานพาหนะส่วนบุคคลมาสู่การเดินทางด้วยขนส่งสาธารณะ ทำให้สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมดของการเดินทางในเมืองหลักในภูมิภาคเพิ่มขึ้น

ที่มา : สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.)

รูปที่ ๓.๒ - ๑ เป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (Sustainable Development Goals : SDGs)

ที่มา : สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.)

รูปที่ ๓.๒ - ๒ การเชื่อมโยงเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (Sustainable Development Goals : SDGs)

ส่วนที่ ๔ สาระสำคัญของแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักในภูมิภาค (พ.ศ. ๒๕๖๙ - ๒๕๘๐)

๔.๑ การประเมินสถานการณ์ ปัญหา และความจำเป็นในการจัดทำแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักในภูมิภาค (พ.ศ. ๒๕๖๙ - ๒๕๘๐)

๔.๑.๑ การประเมินสถานการณ์

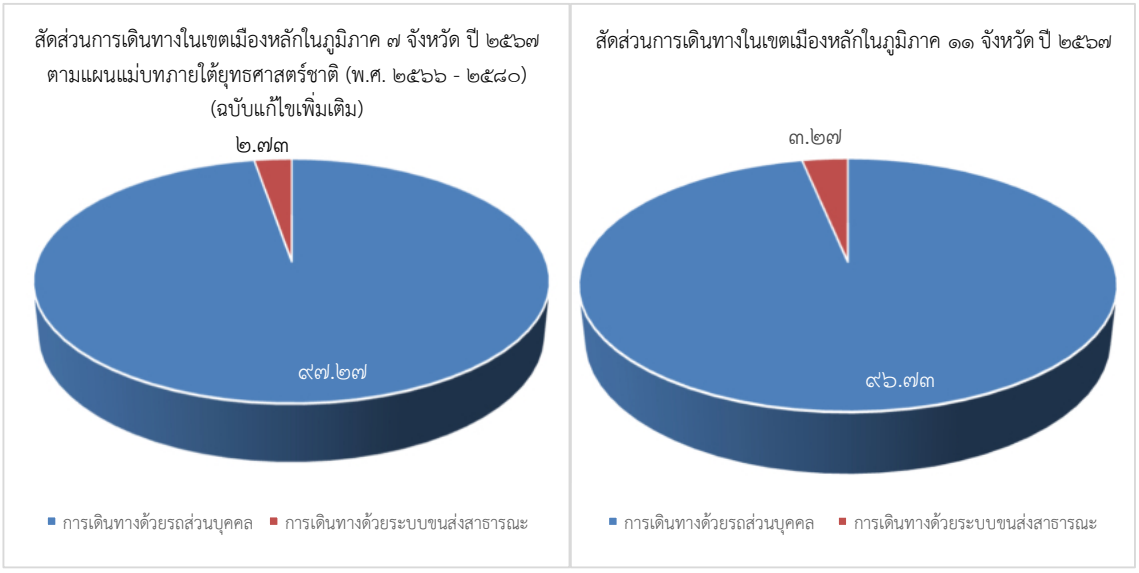
สนข. ได้ดำเนินการสำรวจข้อมูลการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักในภูมิภาคของ สนข. จากการสำรวจข้อมูลการเดินทางของครัวเรือน (Household Interview Survey) จำนวน ๑๔,๑๖๐ ชุด และข้อมูลการเดินทางระหว่างต้นทาง - ปลายทาง (Road Side Interview Survey) จำนวน ๘,๘๐๐ ชุด ระหว่างเดือนมีนาคม ๒๕๖๗ ผ่านระบบ iSurvey Web Application (www.isurvey.otp.go.th) โดยมีผลการวิเคราะห์สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมดของการเดินทางในเมืองหลักในภูมิภาคประจำปี พ.ศ. ๒๕๖๗ ดังตารางที่ ๔.๑ - ๑

ตารางที่ ๔.๑ - ๑ สรุปการประมวลผลสัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักในภูมิภาค ปี ๒๕๖๗ (ข้อมูล ณ สิ้นปี ๒๕๖๗)

จังหวัด	ประชากรในพื้นที่ศึกษา (คน)	ปริมาณการเดินทาง (คน - เที่ยว/วัน)	รถส่วนบุคคลและรถจักรยานยนต์ (คน - เที่ยว/วัน)	ระบบขนส่งสาธารณะ (คน - เที่ยว/วัน)	ร้อยละ
๑. เชียงใหม่[๑]	๗๙๓,๐๐๐	๑,๒๐๒,๑๘๐	๑,๑๕๗,๖๙๙	๔๔,๔๘๑	๓.๗๐
๒. เชียงราย[๑]	๑๐๕,๐๐๐	๑๕๓,๘๕๗	๑๕๐,๔๗๒	๓,๓๘๕	๒.๒๐
๓. พิษณุโลก	๑๖๔,๐๐๐	๒๕๔,๐๒๑	๒๔๘,๒๒๙	๕,๗๙๒	๒.๒๘
๔. อุดรธานี	๒๓๕,๐๐๐	๓๕๘,๒๐๔	๓๓๒,๐๕๕	๒๖,๑๔๙	๗.๓๐
๕. ขอนแก่น	๓๓๒,๐๐๐	๔๙๘,๕๒๖	๔๕๘,๑๔๕	๔๐,๓๘๑	๘.๑๐
๖. นครราชสีมา[๑]	๔๕๒,๐๐๐	๖๗๗,๖๑๖	๖๔๕,๙๐๓	๓๑,๗๑๒	๔.๖๘
๗. อุบลราชธานี[๑]	๒๔๙,๐๐๐	๓๗๖,๗๖๕	๓๕๗,๗๐๑	๑๙,๐๖๔	๕.๐๖
๘. พระนครศรีอยุธยา[๑]	๑๔๒,๐๐๐	๒๑๕,๔๔๒	๒๐๖,๘๘๙	๘,๕๕๓	๓.๙๗
๙. สุราษฎร์ธานี[๑]	๑๘๙,๐๐๐	๒๘๙,๑๑๐	๒๘๘,๖๑๘	๔๙๑	๐.๑๗
๑๐. ภูเก็ต[๑]	๘๑๘,๐๐๐	๑,๒๘๘,๙๓๗	๑,๒๘๑,๘๔๘	๗,๐๘๙	๐.๕๕
๑๑. สงขลา (หาดใหญ่)	๔๐๔,๐๐๐	๖๒๖,๑๕๔	๖๑๙,๑๔๑	๗,๐๑๓	๑.๑๒
รวม ๗ จังหวัด[๒]		**๔,๒๐๓,๙๐๗**	**๔,๐๘๙,๑๓๐**	**๑๑๔,๗๗๕**	**๒.๗๓**
รวม ๑๑ จังหวัด		**๕,๙๔๐,๘๑๒**	**๕,๗๔๖,๗๐๐**	**๑๙๔,๑๑๐**	**๓.๒๗**

หมายเหตุ : ๑) แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๘๐) (ฉบับแก้ไขเพิ่มเติม)

ที่มา : สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร, ๒๕๖๘, รายงานโครงสร้างพื้นฐานคมนาคม ประจำปี พ.ศ. ๒๕๖๗



ที่มา : สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.), ๒๕๖๘, รายงานโครงสร้างพื้นฐานคมนาคม ประจำปี พ.ศ. ๒๕๖๗.

รูปที่ ๔.๑ - ๑ สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักในภูมิภาค ๗ จังหวัด และ ๑๑ จังหวัด ปี ๒๕๖๗

จากตารางที่ ๔.๑ - ๑ แสดงให้เห็นว่า สถานการณ์ในปี ๒๕๖๗ สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักในภูมิภาคต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมดของการเดินทางในเขตเมืองหลักในภูมิภาค รวม ๗ จังหวัด เท่ากับร้อยละ ๒.๗๓ และปริมาณการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ ๑๑ จังหวัด เท่ากับร้อยละ ๓.๒๗ ขณะที่มีค่าเป้าหมายตามแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๘๐) (ฉบับแก้ไขเพิ่มเติม) พบว่า ในปี ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐ ได้กำหนดค่าเป้าหมายเฉลี่ยไม่น้อยกว่าร้อยละ ๑๐ ดังนั้น สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักในภูมิภาคจึงยังห่างค่าเป้าหมายค่อนข้างมาก จึงมีความจำเป็นเร่งด่วนในการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะและสิ่งอำนวยความสะดวกในพื้นที่เขตเมืองหลักในภูมิภาค เพื่อดึงดูดให้ประชาชนและนักท่องเที่ยวมาใช้ระบบขนส่งสาธารณะ

๔.๑.๒ ภาพรวมระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักในภูมิภาค

๑) การศึกษา สำรวจ และรวบรวมข้อมูลการขนส่งสาธารณะในเมืองหลักในภูมิภาค มีรายละเอียด ดังนี้

๑.๑) ภาคเหนือ พื้นที่ศึกษา จำนวน ๓ จังหวัด คือ จังหวัดเชียงใหม่ จังหวัดเชียงราย และจังหวัดพิษณุโลก

๑.๑.๑) จังหวัดเชียงใหม่ มีโครงข่ายระบบขนส่งสาธารณะ ดังนี้

(๑) โครงข่ายรถไฟ พื้นที่ศึกษาจังหวัดเชียงใหม่ มีสถานีรถไฟ จำนวน ๒ สถานี ได้แก่ สถานีเชียงใหม่และสถานีสารภี

(๒) ท่าอากาศยาน ท่าอากาศยานนานาชาติเชียงใหม่ เชียงใหม่ ตั้งอยู่เลขที่ ๖๐ ถนนมหิดล ตำบลสุเทพ อำเภอเมืองเชียงใหม่ จังหวัดเชียงใหม่ ทางตะวันตกเฉียงใต้ ห่างจากตัวเมืองเชียงใหม่ ๔ กิโลเมตร เป็นท่าอากาศยานที่ให้บริการเที่ยวบินระหว่างประเทศ (International Airport) บริหารงาน โดยบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (ทอท.) เป็นศูนย์กลางทางการบินของภาคเหนือ

(๓) สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดเชียงใหม่ มีสถานีขนส่งผู้โดยสารทั้งหมดจำนวน ๓ สถานี คือ สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดเชียงใหม่ แห่งที่ ๑ รถโดยสารที่ให้บริการเฉพาะเส้นทางภายในจังหวัดเชียงใหม่เท่านั้น ส่วนสถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดเชียงใหม่ แห่งที่ ๒ และสถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดเชียงใหม่ แห่งที่ ๓ เป็นสถานีรถโดยสารประจำทางระหว่างจังหวัดของจังหวัดเชียงใหม่

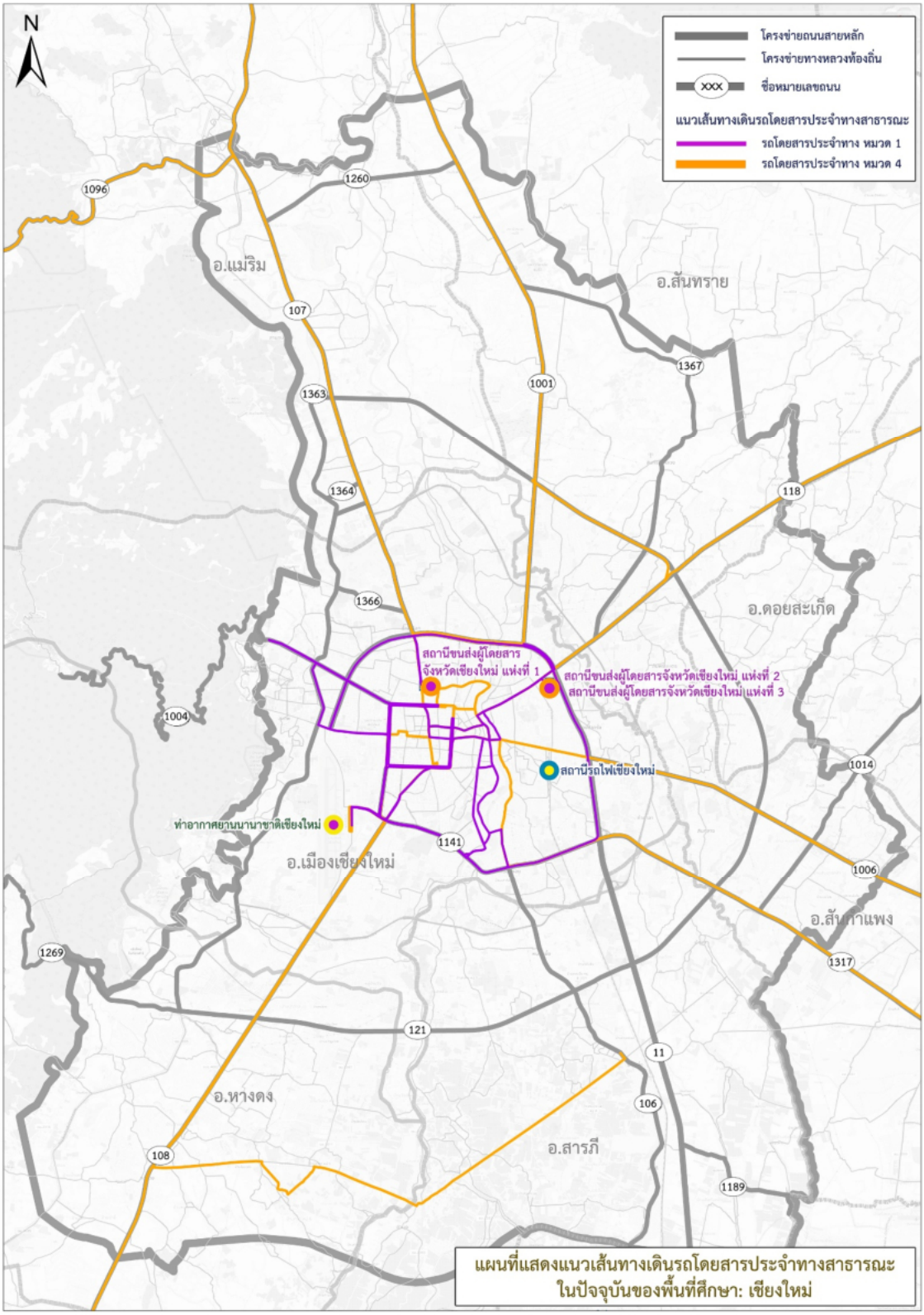
(๔) รถสองแถวสี่ล้อแดง เป็นรถสองแถวที่ให้บริการร่วม ภายใต้สหกรณ์นครลานนาเดินรถ โดยเปิดให้บริการตั้งแต่ ปี ๒๕๒๑ และให้บริการต่อเนื่องจนกระทั่งปัจจุบัน ถึงแม้ว่าสองแถวสี่ล้อแดงจะจดทะเบียนเดินรถในรูปการเดินรถประจำเส้นทาง แต่การเดินรถจะเดินรถในรูปแบบเส้นทางอิสระ ในรูปแบบของแท็กซี่ร่วม (Paratransit) โดยรับผู้โดยสารเพิ่มตลอดทางและปรับเปลี่ยนเส้นทางตามผู้โดยสารที่รับใหม่ โดยรูปแบบการเดินทางแบ่งเป็น ๓ รูปแบบ คือ

(๔.๑) ไม่ประจำเส้นทาง วิ่งวนรับผู้โดยสารทั่วไปในเขตเมือง และเมื่อเจอผู้โดยสารจะจอดรับเป็นระยะ

(๔.๒) ไม่ประจำเส้นทาง โดยจอดรอที่จุดสำคัญของเมือง เช่น ตลาด หรือโรงพยาบาล คิวรถ สถานีขนส่งผู้โดยสารแห่งที่ ๑ ช้างเผือก สถานีขนส่งผู้โดยสารแห่งที่ ๒ และแห่งที่ ๓ (อาเขต ๑ และอาเขต ๒)

(๔.๓) ประจำเส้นทางตามเส้นทางจุดท่องเที่ยวที่สำคัญ โดยจอดรอที่จุดสำคัญของเมืองและเดินทางไปยังจุดเป้าหมายจุดเดียว เช่น มหาวิทยาลัยเชียงใหม่ - วัดพระธาตุดอยสุเทพ หรือตลาดวโรรส - วัดพระธาตุดอยสุเทพ

(๕) รถโดยสารประจำทาง หมวด ๑ และหมวด ๔ เส้นทางเดินรถโดยสารประจำทาง หมวด ๑ และหมวด ๔ จำนวน ๑๙ เส้นทาง ดังรูปที่ ๔.๑ - ๒



รูปที่ ๔.๑ - ๒ แผนที่แสดงแนวเส้นทางเดินรถโดยสารประจำทางหมวด ๑ และหมวด ๔ จังหวัดเชียงใหม่

๑.๑.๒) จังหวัดเชียงราย

(๑) ท่าอากาศยาน จังหวัดเชียงรายมีท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวง เชียงราย หรือสนามบินเชียงราย ตั้งอยู่เลขที่ ๔๐๔ หมู่ ๑๐ ตำบลบ้านดู่ อำเภอเมืองเชียงราย จังหวัดเชียงราย ห่างจากถนนพหลโยธิน (เชียงราย - แม่จัน) ทางทิศตะวันออกประมาณ ๒.๖ กิโลเมตร และห่างจากตัวเมืองเชียงรายประมาณ ๘ กิโลเมตร เป็นท่าอากาศยานที่ให้บริการเที่ยวบินระหว่างประเทศ (International Airport)

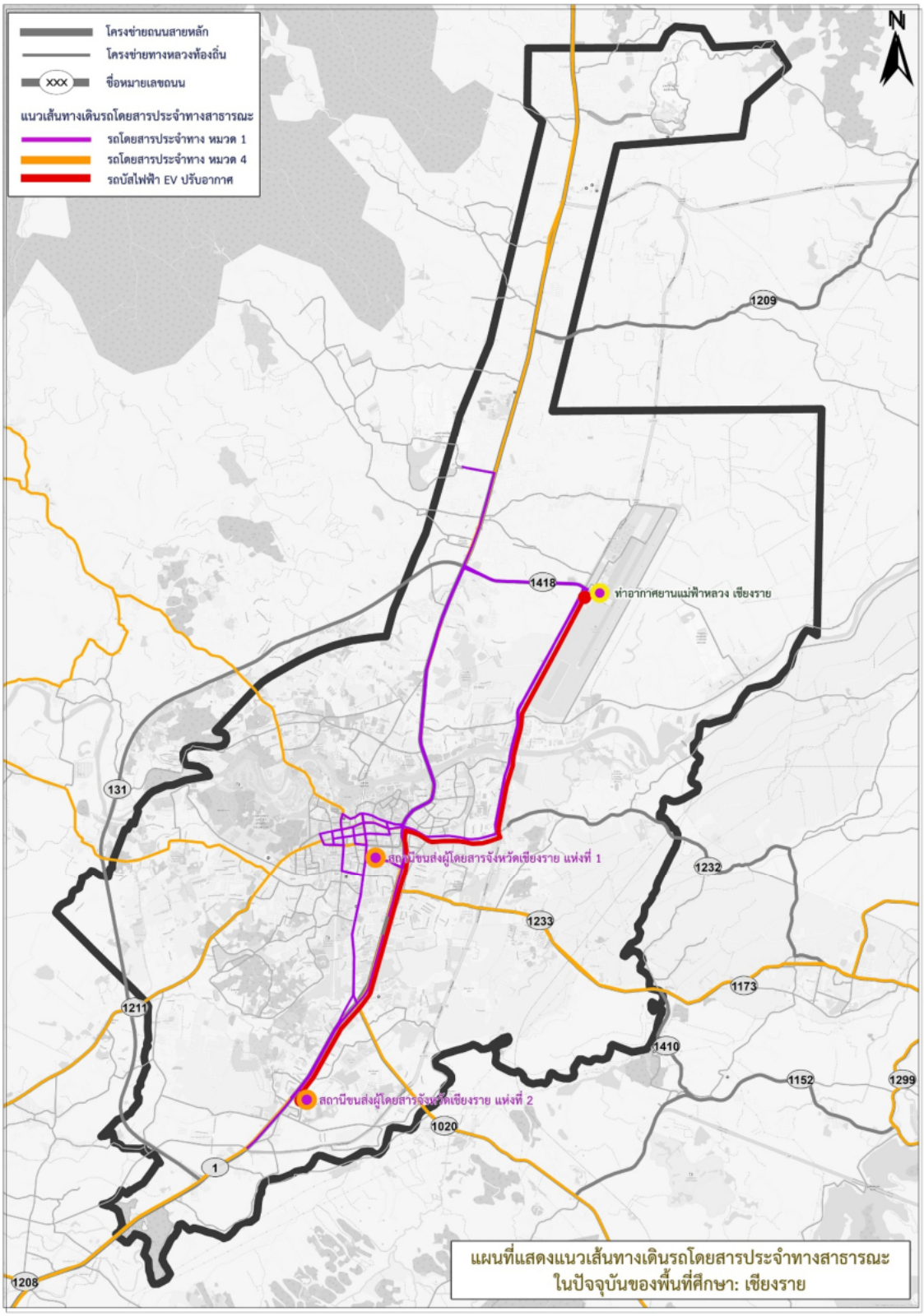
(๒) สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดเชียงราย จังหวัดเชียงรายมีสถานีขนส่งจำนวน ๒ แห่ง คือ สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดเชียงราย แห่งที่ ๑ (ท่ารถเก่า หรือ บขส.เก่า) เป็นสถานีรถโดยสารระหว่างเมือง ตั้งอยู่ใจกลางเมืองเชียงราย และสถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดเชียงราย แห่งที่ ๒ (ท่ารถใหม่ หรือ บขส.ใหม่) อยู่ห่างจากตัวเมืองเชียงรายประมาณ ๗ กม. รถโดยสารขนาดใหญ่และรถโดยสารระหว่างเมืองสามารถเข้าจอดในสถานีได้

(๓) รถโดยสารภายในจังหวัด ประกอบด้วย

(๓.๑) รถสาธารณะในเขตเมือง ได้แก่ จักรยานสามล้อ รถตุ๊กตุ๊ก และรถสองแถว (รถกระบะ หรือ Pickup Truck) สีน้ำเงินหรือฟ้า บริการรอบเมือง (รอบเวียง) และระหว่างตำบล และสีแดงหรือสีเลือดหมู บริการระหว่างอำเภอ

(๓.๒) รถสาธารณะระหว่างอำเภอ ได้แก่ รถเมล์สีเขียวหรือคาดเขียว รถเมล์สีชมพูหรือสีแดง รถเมล์สีฟ้าหรือสีน้ำเงิน รถตู้ "blue" (รถแวน คาดน้ำเงิน)

(๓.๓) รถโดยสารประจำทาง หมวด ๑ และหมวด ๔ เส้นทางเดินรถโดยสารประจำทาง หมวด ๑ และหมวด ๔ จำนวน ๒๔ เส้นทาง ดังรูปที่ ๔.๑ - ๓



รูปที่ ๔.๑ - ๓ แผนที่แสดงแนวเส้นทางเดินรถโดยสารประจำทางหมวด ๑ และหมวด ๔ จังหวัดเชียงราย

๑.๑.๓) จังหวัดพิษณุโลก

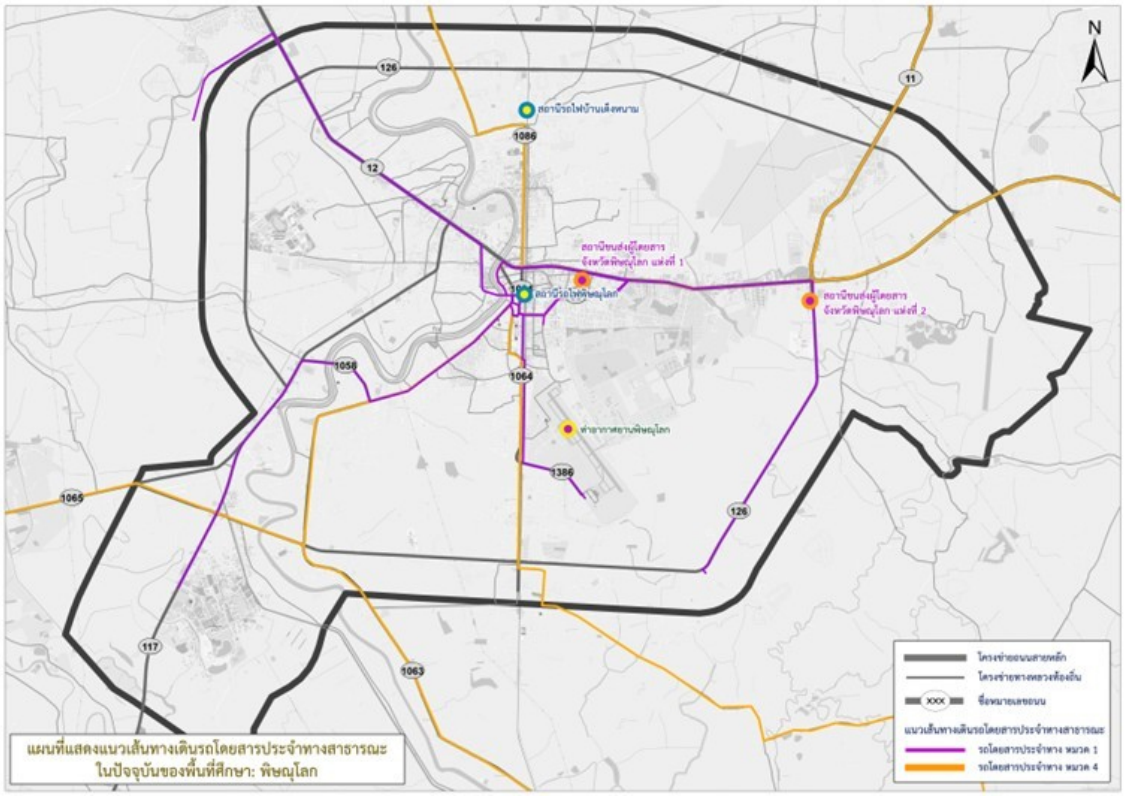
(๑) โครงข่ายรถไฟ สถานีหลักที่ให้บริการประชาชนในเขตเมือง คือ สถานีพิษณุโลก ตั้งอยู่บริเวณวงเวียนจุดตัดถนนนเรศวร และถนนเอกาทศรถ สามารถเข้าออกสถานีรถไฟได้โดยใช้ถนนเอกาทศรถ สำหรับการเชื่อมต่อไปยังสถานที่ต่าง ๆ ในเมืองพิษณุโลก บริเวณสถานีมีรถรับจ้าง (ตุ๊กตุ๊ก) และรถรับจ้าง (สามล้อ) ซึ่งจอดคอยให้บริการบริเวณหน้าสถานีและนอกจากนั้นยัง มีรถแท็กซี่ รถโดยสาร (สองแถว) ที่วิ่งผ่านสถานีคอยให้บริการ

(๒) ท่าอากาศยาน ท่าอากาศยานพิษณุโลก เป็นสนามบินพาณิชย์ ตั้งอยู่ในเขตตำบลอรัญญิก อำเภอเมืองพิษณุโลก จังหวัดพิษณุโลก มีระยะทางห่างจากตัวเมืองประมาณ ๓ กิโลเมตร

(๓) สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดพิษณุโลก มีสถานีขนส่งผู้โดยสารทั้งหมดจำนวน ๒ สถานี คือ สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดพิษณุโลก แห่งที่ ๑ ตั้งอยู่บริเวณถนนสิงหวัฒน์ หรือทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๑๒ ให้บริการรถโดยสารระหว่างเมืองที่มีต้นทางและปลายทางเป็นจังหวัดพิษณุโลกเท่านั้น และสถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดพิษณุโลก แห่งที่ ๒ ตั้งอยู่บริเวณสี่แยกอินโดจีน ให้บริการรถโดยสารระหว่างเมืองที่มีต้นทางและปลายทางที่ไม่ใช่จังหวัดพิษณุโลก (หรือรถโดยสารสาธารณะที่วิ่งผ่านจังหวัดพิษณุโลก) เพื่อไม่ให้รถโดยสารสาธารณะระหว่างเมืองดังกล่าววิ่งเข้าเขตเมือง

(๔) รถรับจ้างไม่ประจำทาง ระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองพิษณุโลกที่ประชาชนนิยมใช้อีกประเภทหนึ่ง ได้แก่ ระบบขนส่งแบบรถรับจ้างไม่ประจำทางซึ่งมีให้บริการอยู่เป็นจำนวนมาก เช่น รถจักรยานยนต์ รถรับจ้างสาธารณะ รถสามล้อถีบ สามล้อเครื่อง และรถตุ๊กตุ๊ก เป็นต้น มีจุดบริการอยู่รอบตัวเมือง และในตำแหน่งที่สำคัญ เช่น สถานีรถไฟพิษณุโลก และสามารถเข้าถึงจุดหมายปลายทางได้มากกว่า

(๕) รถโดยสารประจำทาง หมวด ๑ และหมวด ๔ เส้นทางเดินรถโดยสารประจำทาง หมวด ๑ และหมวด ๔ จำนวน ๑๑ เส้นทาง ดังรูปที่ ๔.๑ - ๔



รูปที่ ๔.๑ - ๔ แผนที่แสดงแนวเส้นทางเดินรถโดยสารประจำทางหมวด ๑ และหมวด ๔ จังหวัดพิษณุโลก

๑.๒) ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ พื้นที่ศึกษา จำนวน ๔ จังหวัด คือ จังหวัดอุดรธานี จังหวัดขอนแก่น จังหวัดนครราชสีมา และจังหวัดอุบลราชธานี ข้อมูลโครงข่ายระบบขนส่งสาธารณะ ดังนี้

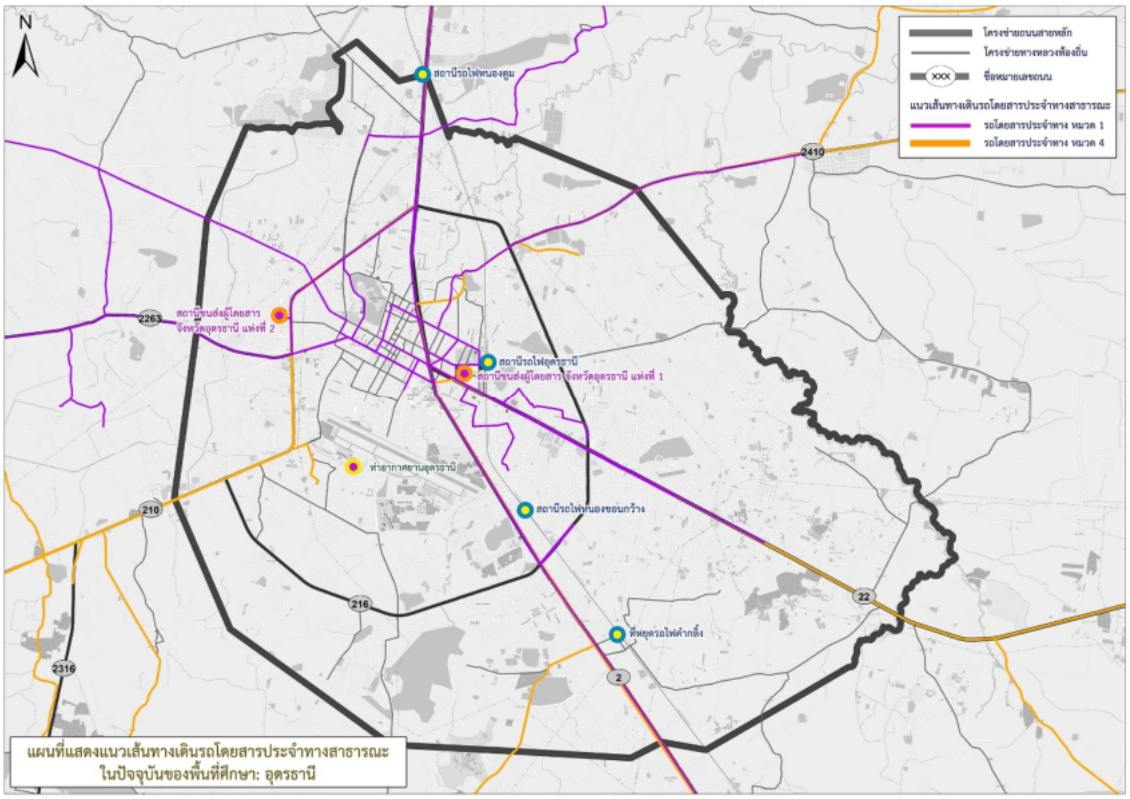
๑.๒.๑) จังหวัดอุดรธานี โครงข่ายรถไฟ พื้นที่ศึกษาจังหวัดอุดรธานี มีสถานีรถไฟ จำนวน ๒ สถานี ได้แก่ สถานีอุดรธานี และสถานีหนองขอนกว้าง

(๑) ท่าอากาศยาน ท่าอากาศยานอุดรธานี ตั้งอยู่ที่ถนนพรหมประกาย อำเภอเมืองอุดรธานี จังหวัดอุดรธานี (ห่างจากตัวเมืองประมาณ ๗ กิโลเมตร) ตัวสนามบินตั้งอยู่บนเขตทหาร กองทัพอากาศ (กองบิน ๒๓) ท่าอากาศยานอุดรธานีเป็นศูนย์กลางการบินของภาคอีสานตอนบน

(๒) สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดอุดรธานี มีสถานีขนส่งผู้โดยสาร ทั้งหมดจำนวน ๒ สถานี คือ สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดอุดรธานี แห่งที่ ๑ ตั้งอยู่บนถนนสายอุทิศ และสถานี ขนส่งผู้โดยสารจังหวัดอุดรธานี แห่งที่ ๒ ตั้งอยู่บนถนนมิตรภาพ (อุดรธานี - ขอนแก่น) ให้บริการรถโดยสารภายใน จังหวัด ระหว่างจังหวัดและระหว่างประเทศ มีรถโดยสารสาธารณะให้บริการทั้งรถโดยสารประจำทาง และ รถโดยสารไม่ประจำทาง เช่น รถบัส รถตู้ปรับอากาศ และรถสามล้อเครื่อง เป็นต้น

(๓) รถขนส่งสาธารณะไม่ประจำทาง ได้แก่ รถแท็กซี่ สามล้อ Skylab หรือรถตุ๊กตุ๊ก ให้บริการในพื้นที่เทศบาลนครอุดรธานี เน้นจอดตามจุดกิจกรรมที่สำคัญภายในพื้นที่เขตเมือง เช่น ศูนย์การค้า สถานีขนส่ง และสถานที่ราชการ

(๔) รถโดยสารประจำทาง หมวด ๑ และหมวด ๔ เส้นทางเดินรถ โดยสารประจำทาง หมวด ๑ และหมวด ๔ จำนวน ๓๒ เส้นทาง ดังรูปที่ ๔.๑ - ๕



รูปที่ ๔.๑ - ๕ แผนที่แสดงแนวเส้นทางเดินรถโดยสารประจำทางหมวด ๑ และหมวด ๔ จังหวัดอุดรธานี

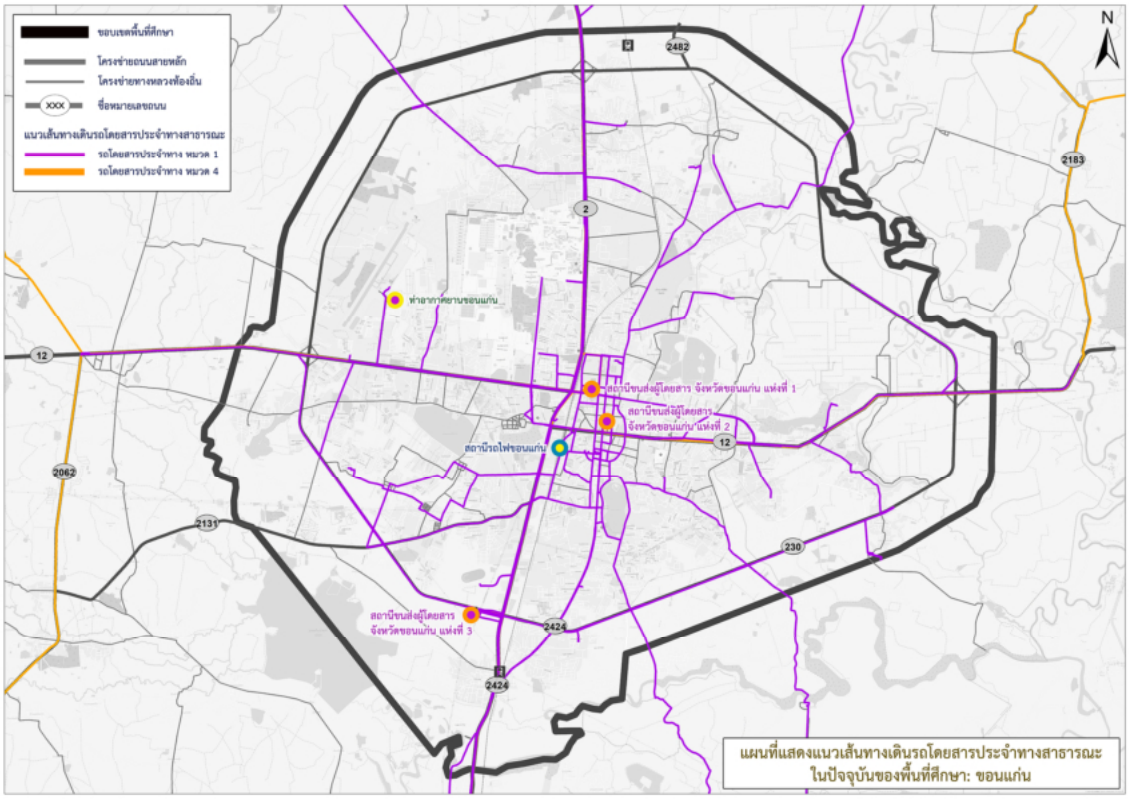
๑.๒.๒) จังหวัดขอนแก่น

(๑) โครงข่ายรถไฟ ในพื้นที่การศึกษามีสถานีรถไฟ ๒ แห่ง คือ สถานีขอนแก่น และสถานีสำราญ

(๒) ท่าอากาศยาน ท่าอากาศยานขอนแก่น ตั้งอยู่ห่างจากตัวจังหวัดประมาณ ๘ กิโลเมตร ตามเส้นทางสายขอนแก่น - ชุมแพ (ถนนมะลิวัลย์) การเชื่อมต่อมายังเขตเมืองมีการให้บริการของรถโดยสารไม่ประจำทางเป็นรถแท็กซี่มิเตอร์

(๓) สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดขอนแก่น คือ สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดขอนแก่นแห่งที่ ๓ ตั้งอยู่ภายในพื้นที่เทศบาลนครขอนแก่น บริเวณถนนวงแหวนรอบเมืองขอนแก่นด้านทิศตะวันตก ตำบลเมืองเก่า อำเภอเมือง จังหวัดขอนแก่น

(๔) รถโดยสารประจำทาง หมวด ๑ และหมวด ๔ ข้อมูลเส้นทางเดินรถโดยสารประจำทาง หมวด ๑ และหมวด ๔ จำนวน ๓๕ เส้นทาง ดังรูปที่ ๔.๑ - ๖



รูปที่ ๔.๑ - ๖ แผนที่แสดงแนวเส้นทางเดินรถโดยสารประจำทางหมวด ๑ และหมวด ๔ จังหวัดขอนแก่น

๑.๒.๓) จังหวัดนครราชสีมา

(๑) โครงข่ายรถไฟ พื้นที่ศึกษาจังหวัดนครราชสีมา มีสถานีรถไฟ จำนวน ๖ สถานี ได้แก่ สถานีโคกกรวด สถานีภูเขาลาด สถานีนครราชสีมา สถานีชุมทางถนนจิระ สถานีบ้านเกาะ และสถานีบ้านพะเนา

(๒) ท่าอากาศยาน จังหวัดนครราชสีมามีท่าอากาศยาน ๒ แห่ง คือ **ท่าอากาศยานนครราชสีมา** ตั้งอยู่บริเวณป่าสงวนแห่งชาติหนองเต็งจักราช ห่างจากตัวเมืองไปทางทิศเหนือประมาณ ๒๖ กิโลเมตร และท่าอากาศยานกองบิน ๑ นครราชสีมา ของกองทัพอากาศไทย อยู่ในพื้นที่เมืองนครราชสีมา ไม่ได้เปิดให้บริการในเชิงพาณิชย์ ใช้ในด้านการทหารเท่านั้น

(๓) สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดนครราชสีมา มีสถานีขนส่งผู้โดยสารทั้งหมดจำนวน ๒ สถานี ประกอบด้วย สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดนครราชสีมา แห่งที่ ๑ เป็นสถานีขนส่งรถโดยสารประจำทางหมวด ๑ หมวด ๒ และหมวด ๔ ให้บริการแก่ผู้โดยสารที่ต้องการเดินทางภายในจังหวัดนครราชสีมา และเดินทางไปกรุงเทพมหานครเท่านั้น และสถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดนครราชสีมาแห่งที่ ๒ เป็นสถานีขนส่งที่ให้บริการแก่ผู้โดยสารที่ต้องการเดินทางระหว่างจังหวัดนครราชสีมาไปยังกรุงเทพมหานครและจังหวัดอื่น ๆ มีรถโดยสารประจำทางหมวด ๑ หมวด ๒ หมวด ๓ และหมวด ๔ ให้บริการ

(๔) รถรับจ้างไม่ประจำทาง ประกอบด้วย

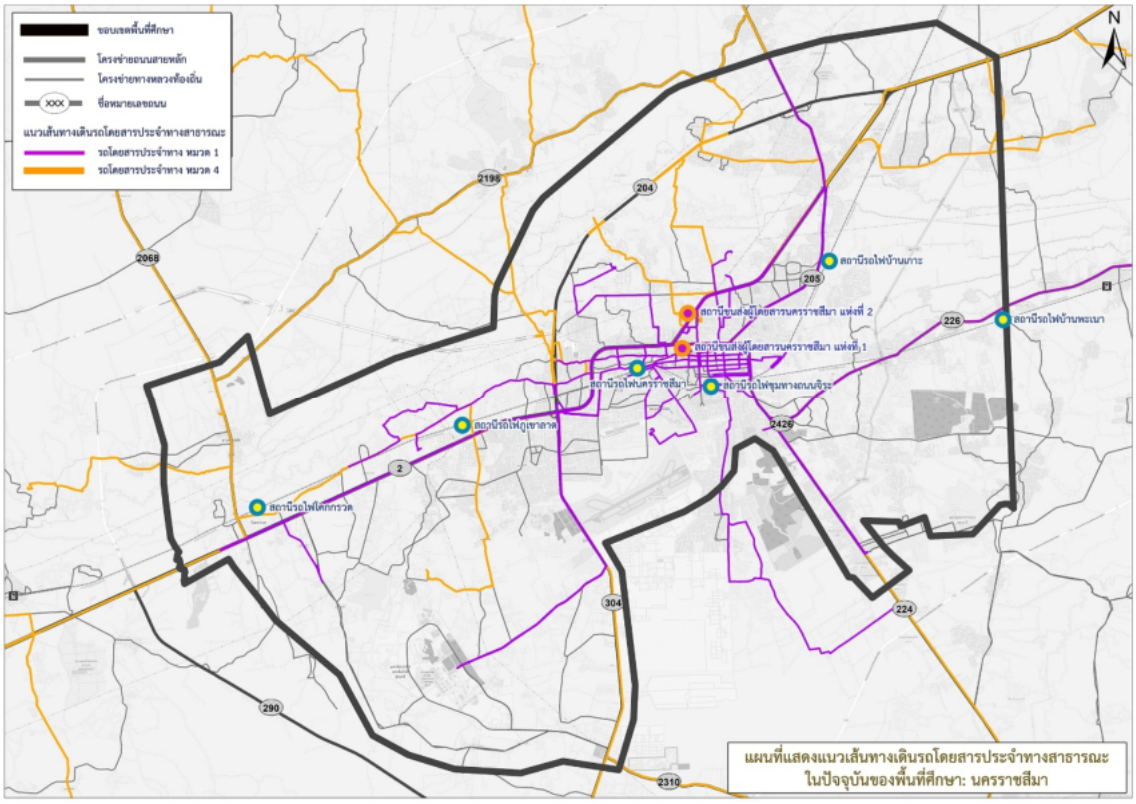
(๔.๑) รถแท็กซี่ มีจำนวนกว่า ๑๐๐ คัน สถานที่จอดรถรอรับ - ส่งผู้โดยสารประจำ คือ สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดนครราชสีมา แห่งที่ ๒ ศูนย์การค้าเดอะมอลล์นครราชสีมา และศูนย์การค้าเทอมินอล ๒๑ อัตราค่าบริการมี ๒ แบบ คือ ระบบจ่ายเหมาโดยเฉลี่ยตามระยะทาง เริ่มต้นที่ ๑๐๐ บาท และระบบมิเตอร์เริ่มต้นที่ ๔๐ บาท แล้วแต่กรณีการใช้บริการ

(๔.๒) รถสามล้อเครื่อง กระจายตัวตามแหล่งชุมชนใหญ่ ๆ และสถานที่สำคัญ ๆ มีจำนวนกว่า ๗๐๐ คัน ในส่วนของอัตราค่าบริการเป็นระบบจ่ายเหมาโดยใช้วิธีตกลงราคากันระหว่างผู้ประกอบการและผู้โดยสาร ซึ่งอัตราค่าบริการเริ่มต้น ๔๐ ถึง ๕๐ บาท

(๔.๓) รถจักรยานยนต์รับจ้าง กระจายตัวตามแหล่งชุมชนใหญ่ ๆ และสถานที่สำคัญ ๆ ปัจจุบันมีจำนวนกว่า ๓,๐๐๐ คัน อัตรา ค่าโดยสาร ๒ กิโลเมตรแรกคิดค่าโดยสารไม่เกิน ๒๕ บาท กิโลเมตรต่อไปคิดกิโลเมตรละ ๕ บาท หากเกินกว่า ๕ กิโลเมตรให้เป็นไปตามผู้ให้บริการและผู้โดยสารตกลงกัน

(๔.๔) รถจักรยานสามล้อ ปัจจุบันเหลือน้อยมากในเขตเมือง อัตราค่าบริการเป็นระบบจ่ายเหมาโดยใช้วิธีตกลงราคากันระหว่างผู้ให้บริการและผู้โดยสาร ซึ่งอัตราค่าบริการเริ่มต้นที่ ๒๐ บาท

(๔.๕) รถโดยสารประจำทาง หมวด ๑ และหมวด ๔ ข้อมูลเส้นทางรถโดยสารประจำทาง หมวด ๔ และ หมวด ๔ จำนวน ๔๑ เส้นทาง ดังรูปที่ ๔.๑ - ๗



รูปที่ ๔.๑ - ๗ แผนที่แสดงแนวเส้นทางเดินรถโดยสารประจำทางหมวด ๑ และหมวด ๔ จังหวัดนครราชสีมา

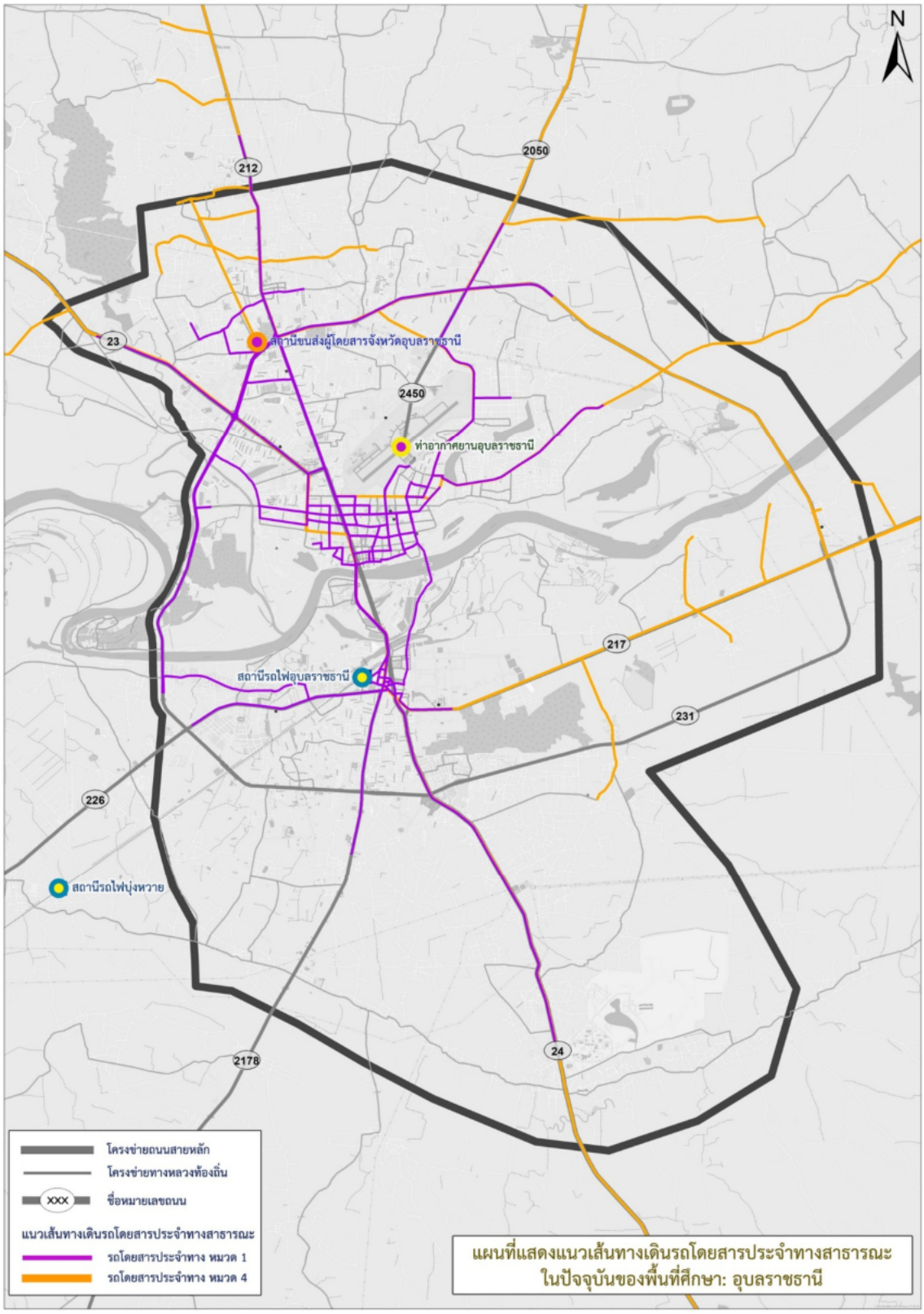
๑.๒.๔) จังหวัดอุบลราชธานี ข้อมูลโครงข่ายระบบขนส่งสาธารณะในปัจจุบัน ดังนี้

(๑) โครงข่ายรถไฟ จังหวัดอุบลราชธานีมีสถานีรถไฟหลัก ๑ แห่ง คือ สถานีอุบลราชธานี ซึ่งอยู่ในพื้นที่ศึกษา

(๒) ท่าอากาศยาน ท่าอากาศยานนานาชาติอุบลราชธานี หรือ สนามบินอุบลราชธานี (Ubon Ratchathani International Airport) ตั้งอยู่ที่ ๒๙๗ ถนนเทพโยธี ตำบลในเมือง อำเภอเมืองอุบลราชธานี โดยตั้งอยู่ในเขตทหารกองทัพอากาศ (กองบิน ๒๑ อุบลราชธานี)

(๓) สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดอุบลราชธานี มีสถานีขนส่งผู้โดยสารประจำจังหวัด ๑ แห่ง คือ สถานีขนส่งผู้โดยสารเฉลิมพระเกียรติ ตั้งอยู่บนถนนวงแหวนรอบเมืองด้านทิศตะวันตก อำเภอเมืองอุบลราชธานี และมีสถานีขนส่งประจำอำเภออื่น ๆ ภายในจังหวัด ได้แก่ สถานีขนส่งผู้โดยสารเดชอุดม และสถานีขนส่งผู้โดยสาร อำเภอสิรินธร (ด่านช่องเม็ก) สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดอุบลราชธานีให้บริการรถโดยสารทั้งระหว่างอำเภอ และรถโดยสารระหว่างจังหวัด รวมถึงรถโดยสารระหว่างประเทศ มีระบบขนส่งสาธารณะให้บริการ หลากหลายรูปแบบทั้งรถโดยสารประจำทางปรับอากาศ รถแท็กซี่ รถสองแถว และรถสามล้อรับจ้าง

(๔) รถโดยสารประจำทาง หมวด ๑ และหมวด ๔ ข้อมูลเส้นทางเดินรถโดยสารประจำทาง หมวด ๑ และหมวด ๔ จำนวน ๒๙ เส้นทาง ดังรูปที่ ๔.๑ - ๘



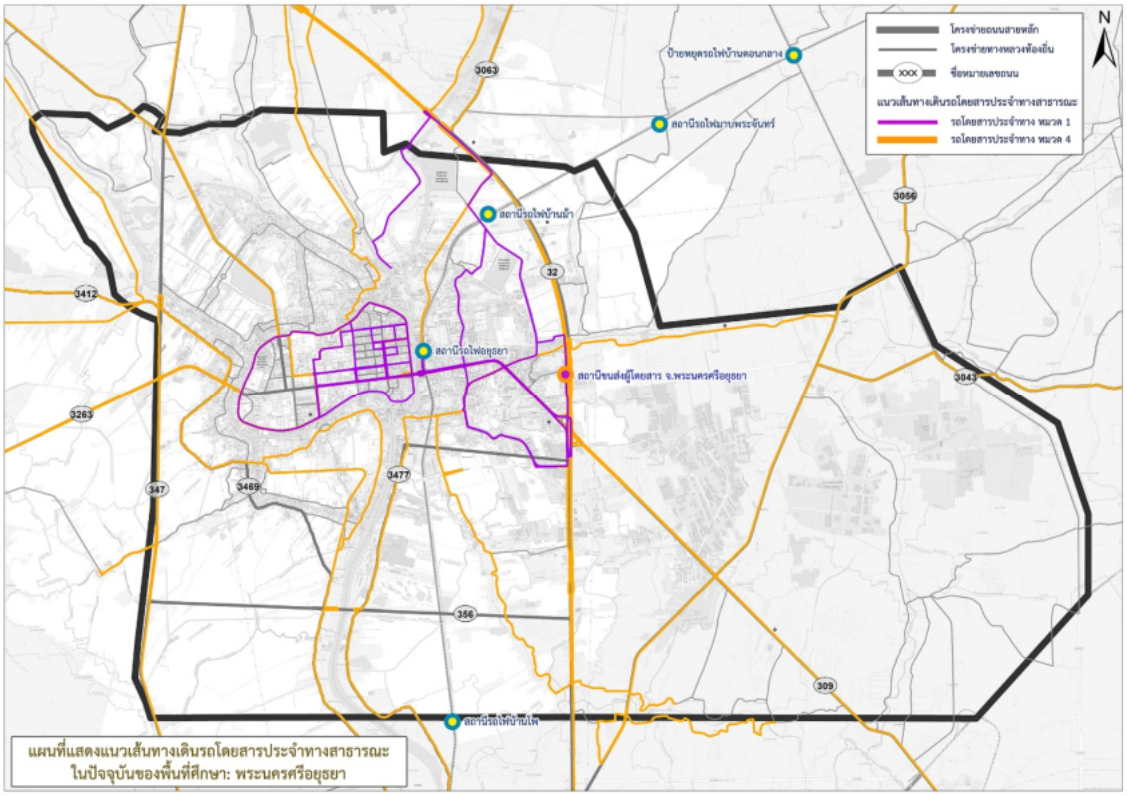
รูปที่ ๔.๑ - ๘ แผนที่แสดงแนวเส้นทางเดินรถโดยสารประจำทางหมวด ๑ และหมวด ๔ จังหวัดอุบลราชธานี

๑.๓) ภาคกลาง พื้นที่ศึกษา จำนวน ๑ จังหวัด คือ จังหวัดพระนครศรีอยุธยา ข้อมูลโครงข่ายระบบขนส่งสาธารณะ ดังนี้

๑.๓.๑) โครงข่ายรถไฟ จังหวัดพระนครศรีอยุธยา มีสถานีรถไฟในพื้นที่ศึกษา มีสถานีรถไฟ ๒ แห่ง คือ สถานีรถไฟอยุธยา และสถานีรถไฟบ้านม้า

๑.๓.๒) สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดพระนครศรีอยุธยา จังหวัดพระนครศรีอยุธยา ไม่มีสถานีขนส่งผู้โดยสารภายในอำเภอพระนครศรีอยุธยา มีเพียงอาคารที่ทำการบริษัท ขนส่ง จำกัด ตั้งอยู่บนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๓๒ ในเขตอำเภออุทัย และท่ารถต่าง ๆ ในเขตอำเภอพระนครศรีอยุธยา

๑.๓.๓) รถโดยสารประจำทาง หมวด ๑ และหมวด ๔ ข้อมูลเส้นทางเดินรถโดยสารประจำทาง หมวด ๑ และหมวด ๔ จำนวน ๓๐ เส้นทาง ดังนี้



รูปที่ ๔.๑ - ๙ แผนที่แสดงแนวเส้นทางเดินรถโดยสารประจำทางหมวด ๑ และหมวด ๔ จังหวัดพระนครศรีอยุธยา

๑.๔) ภาคใต้ พื้นที่ศึกษา จำนวน ๓ จังหวัด คือ จังหวัดสุราษฎร์ธานี จังหวัดภูเก็ต และจังหวัดสงขลา (หาดใหญ่) ข้อมูลโครงข่ายระบบขนส่งสาธารณะ ดังนี้

๑.๔.๑) จังหวัดสุราษฎร์ธานี

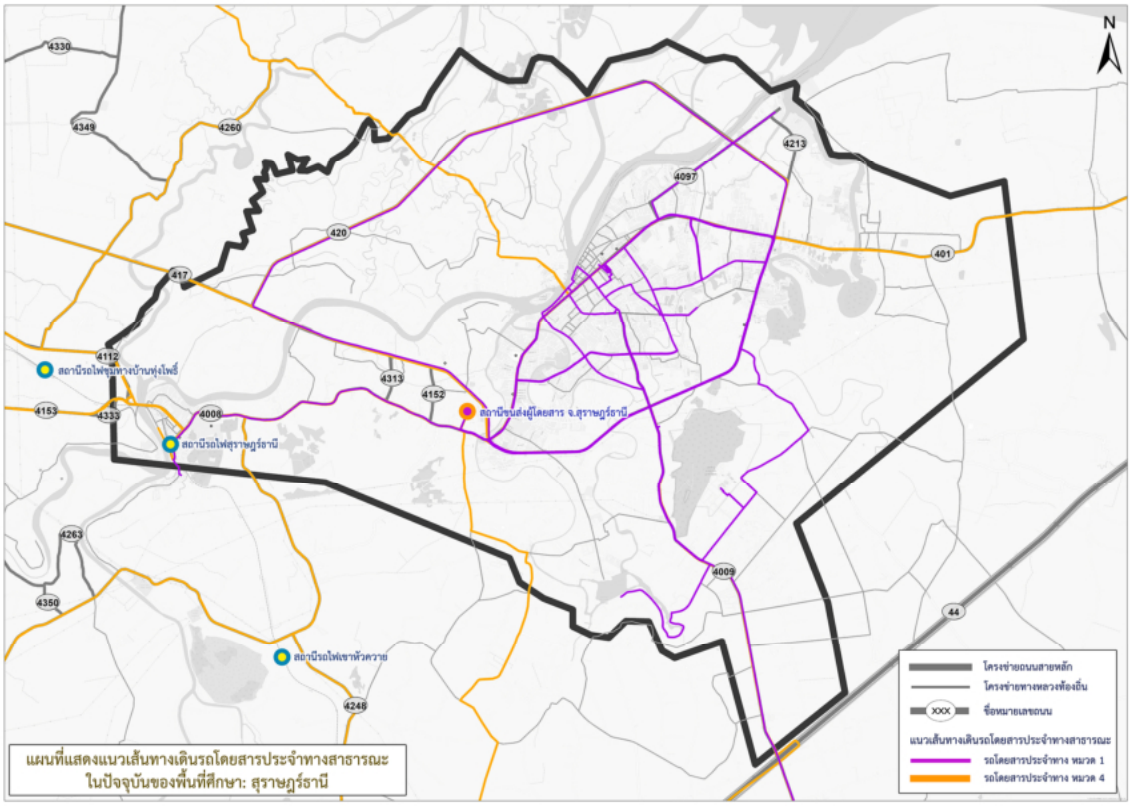
(๑) โครงข่ายรถไฟ พื้นที่ศึกษาจังหวัดสุราษฎร์ธานีมีสถานีรถไฟ จำนวน ๑ สถานี ได้แก่ สถานีรถไฟสุราษฎร์ธานี

(๒) ท่าอากาศยาน จังหวัดสุราษฎร์ธานีท่าอากาศยาน ๑ แห่ง คือ **ท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี** ท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี ตั้งอยู่ในตำบลหัวเตย อำเภอพุนพิน จังหวัดสุราษฎร์ธานี ห่างจากบ้านดอนประมาณ ๒๖ กิโลเมตร โดยใช้พื้นที่ร่วมกับกองทัพอากาศ (กองบิน ๗ สุราษฎร์ธานี)

(๓) สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดสุราษฎร์ธานี มีสถานีขนส่งผู้โดยสารจำนวน ๑ สถานี คือ **สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดสุราษฎร์ธานี** ตั้งอยู่ที่ตำบลวัดประดู่ อำเภอเมืองสุราษฎร์ธานี เป็นสถานีขนส่งหลักของจังหวัดสุราษฎร์ธานี เนื่องจากสุราษฎร์ธานีเป็นประตูสู่สามเกาะยอดนิยมในประเทศไทย ได้แก่ เกาะสมุย เกาะพะงัน และเกาะเต่า มีบริการรถประจำทางไป - กลับสถานีขนส่งสุราษฎร์ธานีทุกวัน

(๔) รถรับจ้าง ในตัวจังหวัดสุราษฎร์ธานีมีรถชนิดต่าง ๆ ให้บริการนักท่องเที่ยวสามารถเลือกใช้บริการยานพาหนะต่าง ๆ ได้หลายรูปแบบตามความเหมาะสม มี**รถแท็กซี่**บริการเช่าเหมาคันไปยังที่ต่าง ๆ ทั้งในและนอกเมือง รถจอดอยู่ที่ตลาดเกษตร และสามารถเรียกไปรับตามจุดต่าง ๆ ทั่วเมืองได้ **รถสองแถวเล็ก หรือรถตุ๊กตุ๊ก ๔ ล้อ** มีวิ่งบริการทั่วเมือง นักท่องเที่ยวอาจเหมารถไปเที่ยวได้ทั้งในเมืองและต่างอำเภอ คิดราคาขึ้นอยู่กับระยะทางและการต่อรอง **รถสามล้อและมอเตอร์ไซค์รับจ้าง** จอดอยู่ตามจุดต่าง ๆ ในจังหวัด เช่น หน้าตลาดเกษตร หน้าสถานีขนส่ง ค่าบริการมีทั้งแบบตกลงกันตามแต่ระยะทางและแบบเหมาจ่าย

(๕) รถโดยสารประจำทาง หมวด ๑ และหมวด ๔ เส้นทางเดินรถโดยสารประจำทาง หมวด ๑ และหมวด ๔ จำนวน ๓๑ เส้นทาง ดังรูปที่ ๔.๑ - ๑๐



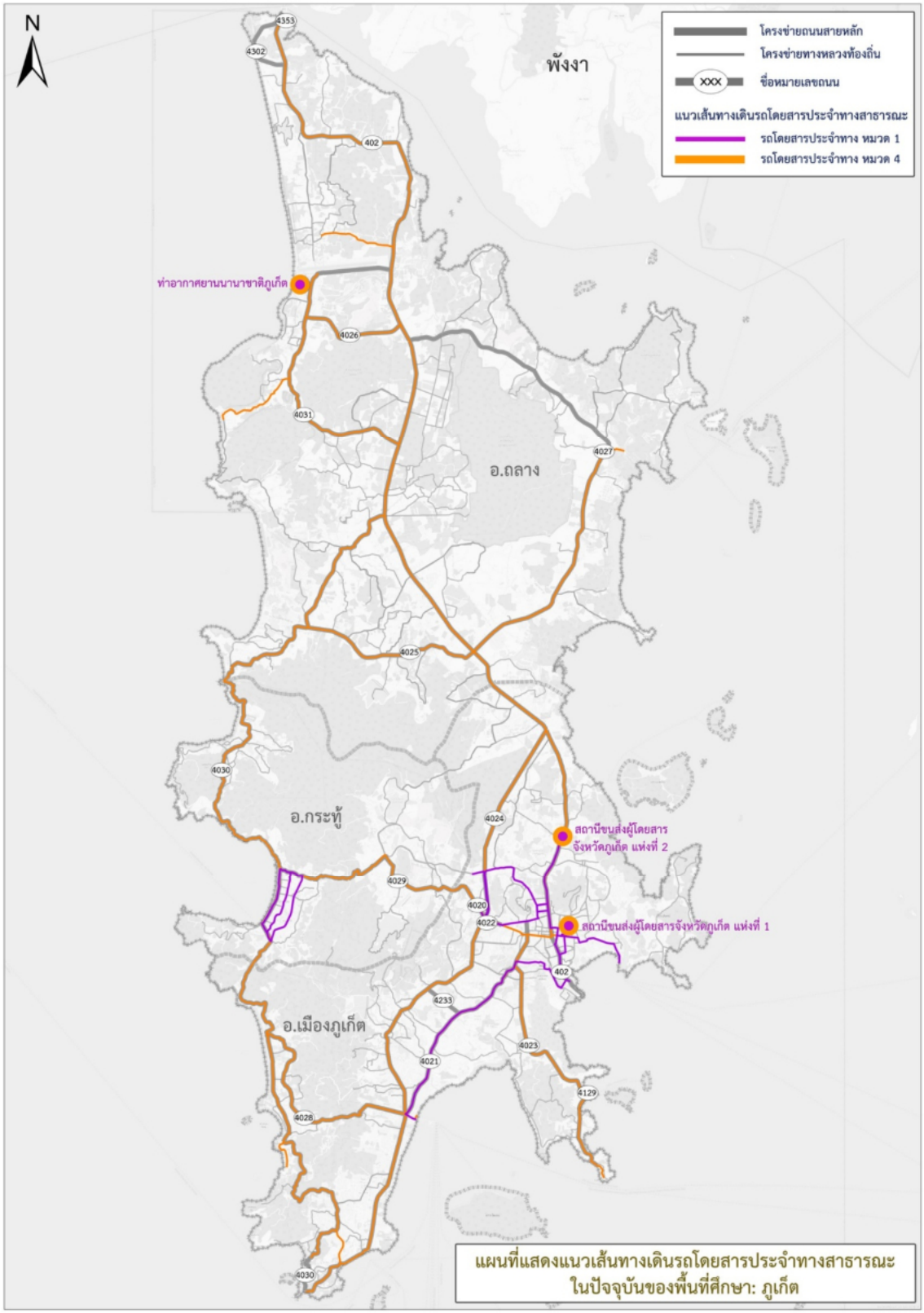
รูปที่ ๔.๑ - ๑๐ แผนที่แสดงแนวเส้นทางเดินรถโดยสารประจำทางหมวด ๑ และหมวด ๔ จังหวัดสุราษฎร์ธานี

๑.๔.๒) จังหวัดภูเก็ต

(๑) ท่าอากาศยาน ท่าอากาศยานนานาชาติภูเก็ต หรือ สนามบินภูเก็ต (Phuket International Airport) ตั้งอยู่บนทางหลวงหมายเลข ๔๐๒๖ ตำบลไม้ขาว อำเภอถลาง เหนือสุดของเกาะภูเก็ต ห่างจากตัวเมืองภูเก็ตประมาณ ๓๒ กิโลเมตร สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดภูเก็ต มีสถานีขนส่งผู้โดยสารทั้งหมดจำนวน ๒ สถานี

(๒) สถานีขนส่งผู้โดยสาร จังหวัดภูเก็ตมีสถานีขนส่งผู้โดยสาร ๒ แห่ง คือ สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดภูเก็ตแห่งที่ ๑ ตั้งอยู่บนถนนพังงา ซอย ๓ และสถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดภูเก็ต แห่งที่ ๒ ตั้งอยู่บนถนนเทพกระษัตรี ตำบลรัษฎา โดยทั้ง ๒ แห่งให้บริการรถโดยสารภายในจังหวัดและระหว่างจังหวัด มีรถโดยสารสาธารณะให้บริการทั้งรถโดยสารประจำทาง และรถโดยสารไม่ประจำทาง เช่น รถบัส รถตู้ปรับอากาศ เป็นต้น

(๓) รถโดยสารประจำทาง หมวด ๑ และหมวด ๔ เส้นทางเดินรถโดยสารประจำทาง หมวด ๑ และหมวด ๔ จำนวน ๑๙ เส้นทาง ดังรูปที่ ๔.๑ - ๑๑



รูปที่ ๔.๑ - ๑๑ แผนที่แสดงแนวเส้นทางเดินรถโดยสารประจำทางหมวด ๑ และหมวด ๔ จังหวัดภูเก็ต

๑.๔.๓) จังหวัดสงขลา (หาดใหญ่) ข้อมูลโครงข่ายระบบขนส่งสาธารณะในปัจจุบัน ดังนี้

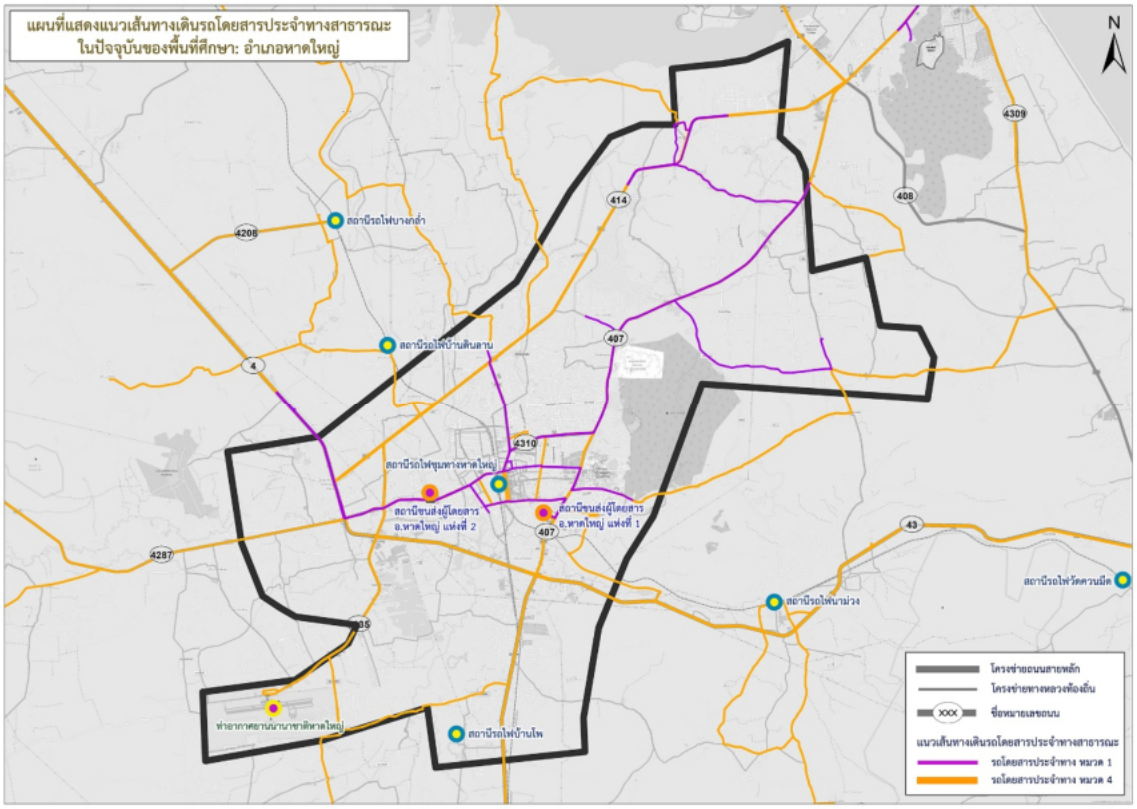
(๑) โครงข่ายรถไฟ พื้นที่ศึกษาจังหวัดสงขลา มีสถานีรถไฟ จำนวน ๑ สถานี ได้แก่ สถานีรถไฟชุมทางหาดใหญ่

(๒) ท่าอากาศยาน ท่าอากาศยานนานาชาติหาดใหญ่อยู่ห่างตัวเมืองหาดใหญ่ไปทางทิศตะวันตกเฉียงใต้ ๑๒ กิโลเมตร (ณ ที่ว่าการอำเภอหาดใหญ่)

(๓) สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดสงขลา (หาดใหญ่) สถานีขนส่งผู้โดยสาร จำนวน ๒ สถานี คือ สถานีขนส่งผู้โดยสารเทศบาลหาดใหญ่ แห่งที่ ๑ ภายในสถานีขนส่งมีรถโดยสารประจำทาง หลายเส้นทาง โดยเฉพาะรถหมวด ๒ และรถในหมวดอื่น ๆ ทั้งรถที่ให้บริการภายในจังหวัดสงขลาและรถที่ให้บริการระหว่างจังหวัดใกล้เคียง และสถานีขนส่งผู้โดยสารเทศบาลหาดใหญ่ แห่งที่ ๒ เป็นสถานีขนส่งรถโดยสารขนาดเล็กหรือรถตู้ ตั้งอยู่บริเวณตลาดเกษตรหาดใหญ่ (เดิม) เป็นสถานีขนส่งรถตู้สายเหนือ รับส่งผู้โดยสารที่จะเดินทางไปยังจังหวัดสตูล จังหวัดพัทลุง จังหวัดตรัง จังหวัดนครศรีธรรมราช จังหวัดสุราษฎร์ธานี จังหวัดกระบี่ จังหวัดพังงา และจังหวัดภูเก็ต ส่วนรถตู้สายใต้ได้แยกมาอยู่ที่สถานีขนส่งผู้โดยสารเทศบาลหาดใหญ่ เนื่องจากความเหมาะสมในเรื่องของเส้นทาง รับส่งผู้โดยสารที่จะเดินทางไปยังตัวเมืองสงขลา (สายเก่า) ปาดังเบซาห์ เบตง ยะลา ปัตตานี และนราธิวาส

(๔) รถสองแถวสี่ล้อแดง รถโดยสารสาธารณะในเขตเทศบาลนครหาดใหญ่มีรถโดยสารสาธารณะหมวด ๑ (รถโดยสารในเขตตัวเมือง) ส่วนใหญ่จะมีลักษณะเป็นรถสองแถวทั่ว ๆ ไปที่มีการต่อหลังคาสูง เพื่อให้ผู้โดยสารสามารถเข้าไปยืนในรถได้ มีเพียงสายเดียวที่เป็นรถโดยสารปรับอากาศ

(๕) รถโดยสารประจำทาง หมวด ๑ และหมวด ๔ เส้นทางเดินรถโดยสารประจำทาง หมวด ๑ และหมวด ๔ จำนวน ๓๐ เส้นทาง ดังรูปที่ ๔.๑ - ๑๒



รูปที่ ๔.๑ - ๑๒ แผนที่แสดงแนวเส้นทางเดินรถโดยสารประจำทางหมวด ๑ และหมวด ๔ จังหวัดสงขลา (อ.หาดใหญ่)

ทั้งนี้ สรุปภาพรวมของระบบขนส่งสาธารณะที่ให้บริการในพื้นที่เขตเมืองในปัจจุบันของแต่ละจังหวัด ดังตารางที่ ๔.๑ - ๒

ตารางที่ ๔.๑ - ๒ ภาพรวมของระบบขนส่งสาธารณะที่ให้บริการในพื้นที่เขตเมืองในปัจจุบันของแต่ละจังหวัด

จังหวัด	รถเมล์	มินิบัส	รถสองแถว	รถตู้	อื่นๆ
๑. เชียงใหม่	✓	✓	✓		
๒. เชียงราย	✓	✓	✓		✓ (รถกะป๊อ)
๓. พิษณุโลก	✓ (เลิกกิจการไปแล้ว)		✓		✓ (รถคอกหมู)
๔. อุดรธานี	✓		✓		
๕. ขอนแก่น	✓	✓ (KKU Shuttle)	✓		
๖. นครราชสีมา	✓ (เลิกกิจการไปแล้ว)		✓		
๗. อุบลราชธานี	✓		✓		
๘. พระนครศรีอยุธยา	✓		✓	✓	✓ (รถหกล้อ)
๙. สุราษฎร์ธานี	✓		✓	✓	✓ (รถกะป๊อ)
๑๐. ภูเก็ต	✓	✓	✓	✓	✓ (รถโพถ้อง)
๑๑. สงขลา (หาดใหญ่)	✓	✓	✓	✓	

๔.๑.๓ ปัญหาเกี่ยวกับระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักในภูมิภาค

๑) ภาพรวมของการดำเนินการระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักในภูมิภาคในปัจจุบันอยู่ภายใต้แนวคิดพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ ซึ่งในอดีตประชาชนส่วนใหญ่ยังไม่มีรถยนต์ส่วนบุคคล ทำให้มีผู้ใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะจำนวนมาก และผู้ให้บริการมีรายได้และสามารถดำเนินกิจการได้อย่างต่อเนื่อง โดยภาครัฐไม่ต้องอุดหนุน ซึ่งรูปแบบการดำเนินการจึงเป็นลักษณะภาครัฐให้ใบอนุญาต (ประมูล) เพื่อให้ผู้ประกอบการเดินรถ จัดเก็บรายได้ และรับผิดชอบค่าใช้จ่าย พร้อมทั้งรับความเสี่ยงด้านรายได้และค่าใช้จ่ายทั้งหมด แต่ปัจจุบันเศรษฐกิจดีขึ้น ประชาชนมีรายได้เพิ่มสูงขึ้น จึงมีความสามารถในการมีรถยนต์ส่วนบุคคลเพื่อใช้ในการเดินทางเพิ่มมากขึ้น ทำให้การใช้งานระบบขนส่งสาธารณะลดลงอย่างมาก ส่งผลให้ผู้ประกอบการมีต้นทุนที่สูงกว่ารายได้ และเมื่อไม่ได้รับการอุดหนุนจากภาครัฐ ผู้ประกอบการหลายรายจึงจำเป็นต้องลดรายจ่ายด้วยวิธีการต่าง ๆ เช่น การให้บริการเดินรถไม่เป็นเวลา (เฉพาะช่วงเช้าและเย็นหรือช่วงที่มีผู้ใช้บริการหนาแน่น) การไม่ให้บริการเดินรถตามเส้นทาง เปลี่ยนการให้บริการแบบเหมา การไม่พัฒนาคุณภาพตัวรถ และการบริการไม่เป็นไปตามมาตรฐานและความปลอดภัย เป็นต้น

๒) การให้สัมปทานใบอนุญาตรายเส้นทาง มีผลทำให้การปรับปรุงเส้นทางขาดความยืดหยุ่นและทำได้ยากลำบาก เนื่องจากผู้ประกอบการเป็นเจ้าของเส้นทาง การปรับปรุงเส้นทางอาจทำให้เกิดความไม่พอใจ เช่น ข้อเสนอแนะของประชาชนให้ผู้ประกอบการเส้นทาง A ปรับเส้นทางให้เดินรถผ่านศูนย์การค้าแห่งใหม่ แต่แนวเส้นทางจะไปซ้อนทับกับเส้นทางของผู้ประกอบการเส้นทาง B ซึ่งทำให้ผู้ประกอบการเส้นทาง B ไม่พอใจและไม่ยินยอม เนื่องจากเป็นการแย่งส่วนแบ่งรายได้ เป็นต้น ซึ่งพบกรณีเช่นนี้ในเมืองที่ยังมีการใช้งานขนส่งสาธารณะอยู่ โดยเฉพาะในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ และจังหวัดพระนครศรีอยุธยา

๓) ระบบขนส่งสาธาระในปัจจุบัน เช่น รถสองแถว ไม่สามารถตอบสนองต่อวิถีชีวิตและสภาวการณ์ของผู้ใช้บริการปัจจุบันในสังคมเมืองได้อีกต่อไป ทั้งด้านความสะดวกสบายและความปลอดภัย จากการขึ้น - ลงของผู้สูงอายุ เด็ก และสตรีตั้งครรภ์ สภาพอากาศร้อน มลภาวะทางเสียงและทางอากาศ ความตรงต่อเวลา รวมทั้งความไม่ปลอดภัยเมื่อเกิดอุบัติเหตุ จึงส่งผลให้ประชาชนเลือกใช้ระบบขนส่งสาธารณะน้อยลงอย่างมากในปัจจุบัน

ทั้งนี้ จากการรวบรวมข้อมูลสภาพปัญหาเกี่ยวกับระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักในภูมิภาค จากการประชุมสัมมนาแนะนำโครงการฯ และการประชุมกลุ่มย่อยครั้งที่ ๑ แสดงได้ดังตารางที่ ๔.๑ - ๓

สรุปปัญหาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักในภูมิภาค พบว่า ปัญหาที่พบมากที่สุด คือ ขาดการเชื่อมต่อ รองลงมา คือ คุณภาพการบริการ ความไม่ครอบคลุมและไม่เพียงพอของระบบขนส่งสาธารณะ ความปลอดภัยในการใช้บริการ พื้นที่จอดรถไม่เพียงพอ และความสะดวกสบายของยานพาหนะ

ตารางที่ ๔.๑ - ๓ ปัญหาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักในภูมิภาค

จังหวัด	ขาดการเชื่อมต่อ	คุณภาพการบริการ				ระบบขนส่งสาธารณะ (ไม่ครอบคลุม/ไม่เพียงพอ)	ความปลอดภัยในการใช้บริการ	พื้นที่จอดรถไม่เพียงพอ	ความสะดวกสบายของยานพาหนะ
		ตารางเวลาไม่แน่นอน	เวลาในการเดินทาง	มาตรฐานการบริการ	ความแออัด				
๑. จังหวัดเชียงใหม่	✓	✓		✓				✓	
๒. จังหวัดเชียงราย				✓		✓		✓	
๓. จังหวัดพิษณุโลก	✓			✓		✓		✓	
๔. จังหวัดอุดรธานี	✓	✓						✓	
๕. จังหวัดขอนแก่น	✓	✓					✓		
๖. จังหวัดนครราชสีมา	✓					✓	✓		
๗. จังหวัดอุบลราชธานี	✓					✓			
๘. จังหวัดพระนครศรีอยุธยา	✓						✓		✓
๙. จังหวัดสุราษฎร์ธานี	✓	✓	✓		✓	✓			
๑๐. จังหวัดภูเก็ต	✓								
๑๑. จังหวัดสงขลา (หาดใหญ่)						✓	✓		
รวม	**๙**	**๔**	**๑**	**๓**	**๑**	**๖**	**๔**	**๔**	**๑**

๔.๑.๔ การวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค ในการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเมืองหลักในภูมิภาค

การวิเคราะห์สภาพภายนอกและสภาพภายในของการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเมืองหลักในภูมิภาค ด้วยการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมทางยุทธศาสตร์ (SWOT Analysis) ด้านการเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมทุกรูปแบบเข้าด้วยกันอย่างไร้รอยต่อ โดยการวิเคราะห์จากการประเมินรายสถานี การลงพื้นที่สำรวจรอบสถานี การรวบรวมข้อมูลที่เกี่ยวข้อง การสัมภาษณ์ผู้ประกอบการเดินรถโดยสารประจำทาง (หมวด ๔) และผู้โดยสารที่ใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะ เพื่อให้ทราบจุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค โดยสรุปผลการวิเคราะห์ ดังตารางที่ ๔.๑ - ๔

ตารางที่ ๔.๑ - ๔ สรุปจุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรคในการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักในภูมิภาค

๑. จังหวัดเชียงใหม่

จุดแข็ง (Strengths : S)	จุดอ่อน (Weaknesses : W)	โอกาส (Opportunities : O)	อุปสรรค (Threats : T)
S1 แหล่งท่องเที่ยวที่เป็นจุดดึงดูด: เชียงใหม่เป็นศูนย์กลางการ ท่องเที่ยว ทำให้มีความต้องการใช้ระบบขนส่งสูงจากนักท่องเที่ยวทั้งในและต่างประเทศ S2 ระบบรถสองแถวแดง: มีเครือข่ายที่ครอบคลุมพื้นที่เมืองและ ใช้งานง่ายสำหรับคนท้องถิ่น S3 ความพร้อมทางวัฒนธรรม: เมืองเชียงใหม่มีการสนับสนุน กิจกรรมที่ส่งเสริมการเดินทาง เช่น ถนนคนเดินและงานเทศกาล S4 การริเริ่มโครงการ LRT และ BRT: มีแผนพัฒนาระบบขนส่ง มวลชนที่ทันสมัย	W1 ขาดการบูรณาการ: ระบบขนส่งยังขาดการเชื่อมต่อระหว่างกัน เช่น รถสองแถว รถเมล์ RTC และรถไฟ W2 คุณภาพบริการต่ำ: บริการบางส่วน เช่น รถสองแถวมีมาตรฐานไม่สม่ำเสมอ ไม่มีตารางเวลาแน่นอน W3 การพึ่งพารถยนต์ส่วนบุคคล: ประชาชนส่วนใหญ่ยังนิยมใช้ รถยนต์ส่วนบุคคล เนื่องจากระบบขนส่งไม่ครอบคลุม W4 โครงสร้างพื้นฐานไม่เพียงพอ: การจราจรติดขัดและพื้นที่ จอดรถไม่เพียงพอส่งผลกระทบต่อประสิทธิภาพของระบบขนส่ง	O1 การท่องเที่ยวเติบโต: จำนวนผู้มาเยือนเชียงใหม่เพิ่มขึ้นทุกปี ทำให้เกิดความต้องการการเดินทางที่สะดวกและหลากหลาย O2 การสนับสนุนจากภาครัฐ: รัฐบาลมีนโยบายสนับสนุนการพัฒนา ระบบขนส่งสาธารณะ เช่น LRT O3 เทคโนโลยีใหม่: การนำระบบ Smart Traffic และแอปพลิเคชัน มาใช้สามารถเพิ่มประสิทธิภาพการบริการ O4 การพัฒนาเมืองอย่างยั่งยืน: แนวคิดเมืองสีเขียวและ การเดินทาง ที่ปล่อยคาร์บอนต่ำสามารถช่วยสร้างความสนใจในระบบขนส่งสาธารณะ	T1 การต่อต้านจากผู้ประกอบการท้องถิ่น: กลุ่มรถสองแถวและรถส่วนบุคคลอาจต่อต้านโครงการพัฒนาระบบขนส่ง T2 ข้อจำกัดด้านงบประมาณ: การลงทุนในโครงสร้างพื้นฐาน ใหม่ต้องใช้งบประมาณสูงและอาจล่าช้า T3 ความแออัดในเขตเมือง: การจราจรที่ติดขัดทำให้การเดินทางขนส่งสาธารณะล่าช้า T4 การเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมช้า: ประชาชนอาจไม่เปลี่ยน มาใช้ขนส่งสาธารณะหากไม่มีแรงจูงใจเพียงพอ

๒. จังหวัดเชียงราย

จุดแข็ง (Strengths : S)	จุดอ่อน (Weaknesses : W)	โอกาส (Opportunities : O)	อุปสรรค (Threats : T)
S1 โครงสร้างพื้นฐานทางคมนาคมที่ดี เชียงรายมีเครือข่ายถนนที่เชื่อมโยงกับพื้นที่สำคัญทั้งภายใน จังหวัดและภูมิภาค รวมถึงการเชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน ซึ่งช่วยอำนวยความสะดวกในการเดินทาง S2 ศักยภาพด้านการท่องเที่ยว เชียงราย มีความเป็นศูนย์กลางการท่องเที่ยวของภาคเหนือ โดยมี สถานที่ท่องเที่ยวที่หลากหลายและเป็นที่นิยมของนักท่องเที่ยว	W1 การขาดความเชื่อมโยงในการบริการขนส่งสาธารณะ ระบบขนส่งสาธารณะในปัจจุบันยังไม่ครอบคลุมพื้นที่เมืองเชียงราย และขาดความสม่ำเสมอในการให้บริการ W2 การจราจรติดขัดที่สำคัญ บริเวณทางแยกและสถานศึกษามีปัญหาการจราจรที่ติดขัดในช่วงเวลา เร่งด่วน เช่น แยกสันต้นเปา แยกศูนย์ราชการ หน้าโรงเรียนสามัคคีวิทยาคม	O1 การสนับสนุนจากภาครัฐ นโยบายของภาครัฐมุ่งเน้น การพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในภูมิภาค โดยมีการสนับสนุนในการพัฒนาโครงการต่าง ๆ ที่จะช่วยส่งเสริมการเดินทาง O2 การใช้เทคโนโลยีในระบบขนส่ง การนำเทคโนโลยี Smart Traffic และแอปพลิเคชันจราจรเข้ามา ใช้ในระบบการจัดการจราจรและการเดินทาง เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและ	T1 ความนิยมในการใช้จักรยานยนต์ ผู้คนในเชียงรายนิยมใช้จักรยานยนต์ เนื่องจากความสะดวก และต้นทุนที่ต่ำ ซึ่งเป็นอุปสรรคในการส่งเสริมให้ผู้คนหันมาใช้ขนส่งสาธารณะ T2 ข้อจำกัดในการหาพื้นที่สำหรับโครงการขนส่ง การหาพื้นที่ที่เหมาะสมสำหรับการจัดตั้ง Depot และ Park & Ride ในพื้นที่เขตเมืองเชียงรายนั้นมีข้อจำกัด

ตารางที่ ๔.๑ - ๔ สรุปจุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรคในการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเมืองหลักในภูมิภาค (ต่อ)

๒. จังหวัดเชียงราย (ต่อ)			
จุดแข็ง (Strengths : S)	**จุดอ่อน (Weaknesses : W)**	**โอกาส (Opportunities : O)**	**อุปสรรค (Threats : T)**
ทั้งในประเทศและต่างประเทศ S3 ความตระหนักและการสนับสนุนจากชุมชน ประชาชนในจังหวัดเชียงรายมีความตระหนักถึง ปัญหาการจราจรและพร้อมที่จะร่วมมือในการพัฒนาโครงการขนส่งสาธารณะ S4 โครงการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนในอนาคต มีการริเริ่มโครงการขนส่งมวลชน เช่น LRT และ BRT ซึ่งจะช่วยเสริมความสะดวกในการเดินทาง	W3 ปัญหาผลกระทบจากการใช้รถจักรยานยนต์ สัดส่วนการใช้จักรยานยนต์ในจังหวัดสูง ซึ่งทำให้ การจัดระเบียบการจราจรและการดึงดูดผู้คนให้ใช้ขนส่งสาธารณะเป็นเรื่องยาก W4 ขาดพื้นที่สำหรับจัดตั้งศูนย์การขนส่ง การหาพื้นที่ที่เหมาะสมสำหรับการตั้ง Depot และ Park & Ride ยังมีข้อจำกัดในบางพื้นที่	ความสะดวกสบาย O3 การเติบโตของการท่องเที่ยว การเพิ่มขึ้นของนักท่องเที่ยวในจังหวัดเชียงรายช่วยกระตุ้นความต้องการในการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะและโครงสร้างพื้นฐานที่รองรับ O4 แนวคิดเมืองสีเขียว การพัฒนาเมืองที่เน้นการลดการปล่อยคาร์บอนและการใช้ขนส่งมวลชน จะช่วยดึงดูดความสนใจจากนักท่องเที่ยวและชุมชน	T3 การขาดโครงสร้างพื้นฐานที่เหมาะสมสำหรับการเข้าถึงจุดดึงดูดการเดินทาง เช่น การเชื่อมโยง ระบบขนส่งสาธารณะไปยังสนามบินและสถานที่สำคัญอื่น ๆ ในจังหวัดยังคงขาดการพัฒนา T4 การแข่งขันจากระบบขนส่งอื่น ๆ ระบบขนส่งที่ไม่ได้มีมาตรฐานการบริการอาจทำให้ผู้คนเลือกใช้ วิธีการเดินทางอื่นที่สะดวกและรวดเร็วยิ่งขึ้น
๓. จังหวัดพิษณุโลก			
จุดแข็ง (Strengths : S)	**จุดอ่อน (Weaknesses : W)**	**โอกาส (Opportunities : O)**	**อุปสรรค (Threats : T)**
S1 การเป็นเมืองศูนย์กลางการขนส่ง: พิษณุโลกมีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและเส้นทางคมนาคม ที่เชื่อมโยงกับจังหวัดและภูมิภาคต่าง ๆ รวมถึงการตั้งเป้าหมายพัฒนาเป็นศูนย์กลางการขนส่งหลาย รูปแบบและระดับนานาชาติ (Multimodal Transport) S2 การเป็นเมืองที่มีศักยภาพด้านการท่องเที่ยว: ความหลากหลายของแหล่งท่องเที่ยวในจังหวัดพิษณุโลก เป็นปัจจัยสำคัญในการผลักดันการใช้ระบบขนส่งสาธารณะจากทั้งนักท่องเที่ยวและ ประชาชนในท้องถิ่น	W1 ปัญหาจราจรที่ติดขัดบริเวณทางแยก: โดยเฉพาะแยกวุ่นวายและบริเวณหน้าสถานศึกษาที่มีการจราจรหนาแน่นในช่วงเวลาเร่งด่วน W2 ขาดความเชื่อมโยงของเส้นทางขนส่งสาธารณะ: แม้จะมีการพัฒนาโครงข่ายคมนาคม แต่ระบบขนส่งสาธารณะยังไม่ครอบคลุมทุกพื้นที่ในเมือง และการเชื่อมต่อระหว่างแหล่งสำคัญยังขาดการพัฒนา W3 ขาดการส่งเสริมการใช้ระบบขนส่งสาธารณะ: การขาดแคลนพื้นที่จอดรถในบาง	O1 การส่งเสริมการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน: ภายใต้แผนการพัฒนาและการยกระดับการท่องเที่ยว พิษณุโลกสามารถใช้โอกาสนี้ในการส่งเสริมการใช้ระบบขนส่งสาธารณะสำหรับนักท่องเที่ยว O2 การพัฒนาเป็นศูนย์กลางการประชุมและการท่องเที่ยว: การผลักดันให้กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง ๑ เป็นศูนย์กลางการประชุมและการจัดนิทรรศการช่วยเพิ่มความต้องการใช้ระบบขนส่งสาธารณะ	T1 ความแออัดในพื้นที่เมือง: การขาดพื้นที่จอดรถและการกระจุกตัวของการใช้รถยนต์ส่วนบุคคล ในเขตเมืองเป็นอุปสรรคในการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ T2 ปัญหาการจราจรที่ติดขัดบริเวณแยกสำคัญ: แยกวุ่นวายและถนนที่มีความหนาแน่นของการจราจร ทำให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัด ซึ่งส่งผลกระทบต่อการใช้งานระบบขนส่งสาธารณะ T3 การขาดโครงสร้างพื้นฐานที่เหมาะสมสำหรับการเข้าถึงจุดดึงดูดการเดินทาง เช่น การเชื่อมโยง ระบบขนส่งสาธารณะไปยัง

ตารางที่ ๔.๑ - ๔ สรุปจุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรคในการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเมืองหลักในภูมิภาค (ต่อ)

๓. จังหวัดพิษณุโลก (ต่อ)			
จุดแข็ง (Strengths : S)	**จุดอ่อน (Weaknesses : W)**	**โอกาส (Opportunities : O)**	**อุปสรรค (Threats : T)**
S3 โครงสร้างพื้นฐานทางคมนาคมที่ดี: การมีถนนทางหลวงสำคัญที่เชื่อมต่อกับจังหวัดต่าง ๆ และเมืองหลวง เช่น ถนนศรีธรรมไตรปิฎกเชื่อมต่อกับโรงเรียนและโรงพยาบาลในเมือง	พื้นที่ทำให้ประชาชนหันไปใช้รถยนต์ส่วนบุคคลมากขึ้น	O3 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคม: แผนพัฒนาโครงข่ายคมนาคมในระยะยาวรวมถึงการเชื่อมโยงศูนย์กลางการขนส่งสินค้าทั้งในประเทศและระหว่างประเทศ	สนามบินและสถานที่สำคัญอื่น ๆ ในจังหวัดยังคงขาดการพัฒนา T4 การแข่งขันจากระบบขนส่งอื่น ๆ ระบบขนส่งที่ไม่ได้มีมาตรฐานการบริการอาจทำให้ผู้คน เลือกใช้วิธีการเดินทางอื่นที่สะดวกและรวดเร็วยิ่งขึ้น
๔. จังหวัดอุดรธานี			
จุดแข็ง (Strengths : S)	**จุดอ่อน (Weaknesses : W)**	**โอกาส (Opportunities : O)**	**อุปสรรค (Threats : T)**
S1 ศูนย์กลางการท่องเที่ยวจังหวัดอุดรธานีเป็นศูนย์กลางการท่องเที่ยวที่สำคัญ มีแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติและวัฒนธรรมที่หลากหลาย เช่น วัดป่าภูทอก อุทยานแห่งชาติผาแต้มและแหล่ง โบราณคดีที่มีชื่อเสียง S2 ทำเลที่ตั้งตั้งอยู่ในพื้นที่ที่มีความเชื่อมโยงทางการค้าระหว่างไทยและประเทศเพื่อนบ้าน เช่น ลาว และเวียดนาม เป็นศูนย์กลางการค้าชายแดน S3 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน มีการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนและโครงสร้างพื้นฐานที่รองรับการเติบโตของเมือง S4 ระบบขนส่งที่ครอบคลุม การมีระบบขนส่งสองแถวแดงที่ครอบคลุมพื้นที่ในเมือง	W1 ปัญหาการจราจรติดขัด จังหวัดอุดรธานีมีการจราจรติดขัดในบางพื้นที่ เช่น บริเวณหน้าสถาน ศึกษาและย่านธุรกิจ W2 โครงสร้างพื้นฐานไม่เพียงพอ การขาดแคลนพื้นที่จอดรถและโครงสร้างพื้นฐานบางอย่าง เช่น ถนนทางเท้า และสะพานยังไม่เพียงพอและไม่ได้มาตรฐาน W3 การขาดการเชื่อมต่อระหว่างระบบขนส่ง ระบบขนส่งมวลชนต่าง ๆ เช่น รถสองแถว รถเมล์ RTC และรถไฟยังขาดการเชื่อมต่อที่มีประสิทธิภาพ W4 คุณภาพการบริการไม่สม่ำเสมอ บริการบางส่วนของระบบขนส่งสาธารณะยังขาดมาตรฐาน เช่น การไม่มีตารางเวลาแน่นอนในบางบริการ	O1 การเติบโตของอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว จำนวนผู้มาเยือนอุดรธานีเพิ่มขึ้นทุกปี ทำให้เกิดความ ต้องการระบบขนส่งที่สะดวกและมีประสิทธิภาพมากขึ้น O2 การสนับสนุนจากรัฐบาล มีนโยบายสนับสนุนการพัฒนาระบบขนส่งมวลชน เช่น การพัฒนาระบบ LRT และ BRT O3 การพัฒนาเมืองอย่างยั่งยืน การพัฒนาเมืองอุดรธานีให้เป็นเมืองที่มีระบบขนส่งที่ปลอดภัยและ เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม O4 เทคโนโลยีใหม่ในการขนส่ง การนำเทคโนโลยี Smart Traffic และแอปพลิเคชันจราจรเข้ามาใช้ สามารถเพิ่มประสิทธิภาพการบริการและการจัดการจราจรได้	T1 การต่อต้านจากผู้ประกอบการท้องถิ่น กลุ่มผู้ ประกอบการท้องถิ่น เช่น รถสองแถวและรถยนต์ ส่วนตัว อาจต่อต้านการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะที่มีการแข่งขันสูง T2 ข้อจำกัดด้านงบประมาณ การลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานใหม่ เช่น LRT และ BRT ต้องใช้งบประมาณสูง ซึ่งอาจทำให้โครงการล่าช้า T3 ปัญหาความแออัดในเมือง การจราจรติดขัดในเขตเมืองอาจทำให้ระบบขนส่งสาธารณะมีความล่าช้าและไม่สามารถรองรับความต้องการได้ T4 การเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมของประชาชน การทำให้ประชาชนหันมาใช้ระบบขนส่งสาธารณะ อาจต้องใช้เวลาและความพยายามในการให้ข้อมูลและสร้างแรงจูงใจ

ตารางที่ ๔.๑ - ๔ สรุปจุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรคในการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเมืองหลักในภูมิภาค (ต่อ)

๕. จังหวัดขอนแก่น			
จุดแข็ง (Strengths : S)	**จุดอ่อน (Weaknesses : W)**	**โอกาส (Opportunities : O)**	**อุปสรรค (Threats : T)**
S1 เครือข่ายที่ครอบคลุม: มีเส้นทางขนส่งที่เชื่อมโยงหลายจุดในเมือง ซึ่งสามารถอำนวยความสะดวก ในการเดินทางของผู้คนในเมืองขอนแก่นได้ S2 การสนับสนุนจากรัฐบาล: มีการสนับสนุนงบประมาณจากภาครัฐในการพัฒนาระบบขนส่ง สาธารณะในระดับท้องถิ่น S3 ความสามารถในการลดการจราจร: การใช้ระบบขนส่งสาธารณะช่วยลดความหนาแน่นของการจราจรในเมืองขอนแก่น S4 เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม: ขนส่งสาธารณะในตัวเมืองขอนแก่น เป็นรถบัสพลังงานไฟฟ้า ซึ่งมีส่วนช่วยลดมลพิษจากการใช้รถส่วนบุคคล	W1 คุณภาพการบริการที่ไม่คงที่: ความไม่แน่นอนในการให้บริการ เช่น ความตรงต่อเวลา หรือการขาดแคลนยานพาหนะในช่วงเวลาเร่งด่วน W2 ขาดการพัฒนาระบบเทคโนโลยี: การพัฒนาระบบแอปพลิเคชัน และประชาสัมพันธ์ระบบขนส่ง สาธารณะยังไม่ทั่วถึง W3 โครงสร้างพื้นฐานที่ไม่ทันสมัย: บางพื้นที่อาจยังขาดการพัฒนา เช่น ป้ายหยุดรถประจำทางสถานี หรือการเชื่อมต่อกับบริการอื่น ๆ W4 การขาดความรู้หรือการใช้บริการ: ผู้คนอาจจะไม่คุ้นเคยกับระบบขนส่งสาธารณะ หรือลังเลในการใช้บริการ	O1 การขยายตัวของเมือง: เมืองขอนแก่นกำลังมีการเติบโตและขยายตัว ทำให้มีโอกาสในการขยาย เส้นทางขนส่งสาธารณะและการพัฒนาเครือข่ายที่ดีขึ้น O2 ความสนใจจากนักท่องเที่ยว: การพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะสามารถตอบสนองต่อความต้องการของนักท่องเที่ยวที่มาเยือนเมืองขอนแก่น O3 การส่งเสริมจากภาครัฐ: การเพิ่มงบประมาณและการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานจากภาครัฐสามารถส่งเสริมระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมือง O4 การใช้เทคโนโลยีในการพัฒนา: การพัฒนาระบบการติดตามรถ หรือการใช้แอปพลิเคชันสำหรับผู้ใช้บริการสามารถทำให้การขนส่งสะดวกขึ้น	T1 การขาดการลงทุน: งบประมาณหรือการลงทุนในการพัฒนาระบบขนส่งอาจจะไม่เพียงพอในการรองรับการขยายตัวของเมือง T2 การแข่งขันจากการขนส่งส่วนบุคคล: ผู้คนอาจยังคงเลือกใช้รถส่วนบุคคล บริการแท็กซี่ หรือรถยนต์รับจ้างทางแอปพลิเคชัน มากกว่าการใช้ขนส่งสาธารณะ T3 สภาพการจราจรที่แออัด: แม้จะมีระบบขนส่งสาธารณะ แต่สภาพการจราจรที่แออัดในเมืองขอนแก่นอาจทำให้บริการไม่สะดวก T4 ปัญหาด้านความปลอดภัย: อาจเกิดปัญหาด้านความปลอดภัยในการใช้บริการขนส่งสาธารณะ เช่น อาชญากรรม หรือการขโมยทรัพย์สิน
๖. จังหวัดนครราชสีมา			
จุดแข็ง (Strengths : S)	**จุดอ่อน (Weaknesses : W)**	**โอกาส (Opportunities : O)**	**อุปสรรค (Threats : T)**
S1 แหล่งท่องเที่ยวที่เป็นจุดดึงดูด: จังหวัดนครราชสีมามีแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติที่ได้รับความนิยมมาก อีกทั้งยังมีแหล่งโบราณสถานสำคัญของภาคอีสาน ทำให้มีความต้องการใช้ระบบขนส่งสาธารณะสูงจากนักท่องเที่ยวทั้งในและต่างประเทศ	W1 ขาดการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่ทันสมัย: ระบบขนส่งมวลชนที่ยังไม่มีประสิทธิภาพและไม่ครอบคลุมทุกพื้นที่ในการดำเนินชีวิตของประชากร อีกทั้งมีการเติบโตของเมืองตามแนวถนนมากขึ้น ทำให้ยากต่อการขยายเขตทางถนน	O1 การท่องเที่ยวเติบโต: จำนวนผู้มาเยือนนครราชสีมาเพิ่มขึ้นทุกปี ทำให้เกิดความต้องการการเดินทางที่สะดวกและหลากหลาย	T1 การเติบโตของประชากรในเมือง: การเติบโตของจำนวนประชากรในเมืองอาจทำให้ระบบ ขนส่งที่มีอยู่ปัจจุบันไม่สามารถรองรับความต้องการได้ ทำให้เกิดปัญหาความแออัดและการบริการที่ไม่เพียงพอ

ตารางที่ ๔.๑ - ๔ สรุปจุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรคในการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเมืองหลักในภูมิภาค (ต่อ)

๖. จังหวัดนครราชสีมา (ต่อ)

จุดแข็ง (Strengths : S)	จุดอ่อน (Weaknesses : W)	โอกาส (Opportunities : O)	อุปสรรค (Threats : T)
S2 จุดเชื่อมต่อการคมนาคมที่สำคัญในภูมิภาค: นครราชสีมาเป็นจุดเชื่อมต่อระหว่างภาค ตะวันออกเฉียงเหนือกับภาคกลาง ทำให้เป็นศูนย์กลางการคมนาคมที่สำคัญ ส่งผลให้การเดินทาง ในเมืองสะดวกเมื่อเทียบกับหลายจังหวัดในภาคอีสาน S3 การเชื่อมต่อกับการขนส่งระหว่างเมือง: มีสถานีขนส่งที่เชื่อมต่อกับการเดินทางระหว่างจังหวัด ทำให้ผู้คนสามารถเดินทางจากนครราชสีมาสู่จังหวัดอื่น ๆ ได้ง่าย S4 การริเริ่มโครงการ LRT และ BRT: มีแผนพัฒนาระบบขนส่งมวลชนที่ทันสมัย	W2 ระบบขนส่งสาธารณะยังไม่เพียงพอ: ระบบขนส่งสาธารณะที่ยังไม่เพียงพอ ซึ่งส่งผลกระทบ ต่อการเดินทางและคุณภาพชีวิตของประชาชน W3 การพึ่งพายานพาหนะส่วนตัว: ประชาชนส่วนใหญ่ยังนิยมใช้รถยนต์หรือรถจักรยานยนต์ ส่วนตัว ซึ่งยากต่อการสร้างแรงดึงดูดในการให้เปลี่ยนมาใช้ระบบขนส่งสาธารณะ W4 การจราจรติดขัด: การจราจรติดขัดและพื้นที่จอดรถไม่เพียงพอส่งผลกระทบต่อประสิทธิภาพของระบบขนส่ง โดยเฉพาะในช่วงเวลาที่การจราจรหนาแน่นและมีการเติบโตของประชากรในเขตเมือง	O2 การพัฒนาระบบขนส่งมวลชน: การสร้างหรือพัฒนาระบบขนส่งมวลชนใหม่ ๆ เช่น รถไฟฟ้า หรือ รถเมล์ไฟฟ้าในเมืองสามารถช่วยลดปัญหาการจราจรและลดมลพิษได้ O3 โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน: การลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานใหม่ ๆ เช่น การปรับปรุงถนน การสร้างสะพานข้ามทาง หรือการขยายเส้นทางขนส่งสาธารณะสามารถช่วยให้การเดินทางในเมืองสะดวกขึ้น O4 การส่งเสริมการใช้ขนส่งสาธารณะ: การรณรงค์ส่งเสริมให้ประชาชนหันมาใช้ระบบขนส่งสาธารณะมากขึ้นเพื่อลดปัญหาการจราจรและมลพิษ รวมถึงการให้บริการที่มีความสะดวกสบายและราคาถูก	T2 การขยายตัวของเมืองและการพัฒนาโครงการใหม่ ๆ: หากการขยายตัวของเมืองและการ พัฒนาโครงการต่าง ๆ ไม่สอดคล้องกับการพัฒนาระบบขนส่ง อาจทำให้เกิดปัญหาการเดินทาง และการเชื่อมต่อที่ไม่สะดวก T3 อุบัติเหตุและความปลอดภัย: ระบบขนส่งบางประเภทยังคงมีปัญหาด้านความปลอดภัย เช่น อุบัติเหตุจากการขับขี่รถโดยสารที่ไม่ปฏิบัติตามกฎหรือการขับขี่ที่เร็วเกินไป T4 การเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมช้า: ประชาชนอาจไม่เปลี่ยนมาใช้ขนส่งสาธารณะหากไม่มีแรงจูงใจเพียงพอ

๗. จังหวัดอุบลราชธานี

จุดแข็ง (Strengths : S)	จุดอ่อน (Weaknesses : W)	โอกาส (Opportunities : O)	อุปสรรค (Threats : T)
S1 การเชื่อมต่อทางคมนาคมที่หลากหลาย: มีสนามบินนานาชาติ สถานีรถไฟ และเครือข่ายถนน ที่เชื่อมต่อกับภูมิภาคอื่นและประเทศเพื่อนบ้าน (ลาวและกัมพูชา) อย่างสะดวก S2 ศักยภาพด้านการท่องเที่ยว: มีแหล่งท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมและธรรมชาติ เช่น	W1 การครอบคลุมของระบบขนส่งสาธารณะที่ยังจำกัด: พื้นที่ชนบทยังไม่มีบริการขนส่งสาธารณะที่เพียงพอ W2 การบริหารจัดการจราจร: มีปัญหาการจราจรในช่วงเวลาเร่งด่วน โดยเฉพาะในเขตเมือง ผู้คนส่วนใหญ่นิยมใช้จักรยานยนต์และรถยนต์ส่วนบุคคล	O1 นโยบายสนับสนุนจากรัฐบาล: แผนพัฒนาภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่างที่มุ่งพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน O2 การเติบโตของการท่องเที่ยว: การเพิ่มขึ้นของนักท่องเที่ยวทั้งในประเทศและต่างประเทศที่มองหาการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม	T1 การแข่งขันจากจังหวัดใกล้เคียง: เช่น นครราชสีมา ขอนแก่น ที่มีการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะอย่างรวดเร็ว T2 การพัฒนา ความผันผวนของเศรษฐกิจอาจส่งผลต่อการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐาน และปัญหาเกี่ยวกับการประสานงานและ การจัดสรรงบประมาณอาจทำให้โครงการล่าช้า

ตารางที่ ๔.๑ - ๔ สรุปจุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรคในการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเมืองหลักในภูมิภาค (ต่อ)

๗. จังหวัดอุบลราชธานี (ต่อ)			
จุดแข็ง (Strengths : S)	**จุดอ่อน (Weaknesses : W)**	**โอกาส (Opportunities : O)**	**อุปสรรค (Threats : T)**
ผาแต้ม น้ำตกสร้อยสวรรค์ และวัดพระธาตุหนองบัว S3 การสนับสนุนจากชุมชน: ประชาชนในจังหวัดมีความพร้อมและตระหนักถึงความสำคัญของระบบ ขนส่งสาธารณะ S4 โครงสร้างพื้นฐานที่รองรับการเติบโต: มีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานอย่างต่อเนื่อง เช่น ถนน 4 เลน และพื้นที่พัฒนาพิเศษ	W3 ขาดการบูรณาการระหว่างระบบขนส่ง: เช่น การเชื่อมต่อระหว่างรถไฟ สนามบิน และระบบขนส่งในเมือง W4 งบประมาณการพัฒนาที่จำกัด: การลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานต้องพึ่งพางบประมาณจากภาครัฐและเอกชน	O3 การใช้เทคโนโลยีในระบบขนส่ง: เช่น ระบบจองตั๋วออนไลน์และการใช้แอปพลิเคชันในการจัดการ การเดินทางและการพัฒนาโครงข่ายขนส่งที่เชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้านในอาเซียน O4 แนวคิดเมืองสีเขียว: การพัฒนาเมืองที่ลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ ซึ่งส่งเสริมการใช้ขนส่งมวลชน	T3 พฤติกรรมผู้บริโภค: ความนิยมใช้รถยนต์ส่วนบุคคลสูงทำให้ระบบขนส่งสาธารณะขาดผู้ใช้บริการ T4 ข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อม: การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานอาจกระทบต่อระบบนิเวศ
๘. จังหวัดพระนครศรีอยุธยา			
จุดแข็ง (Strengths : S)	**จุดอ่อน (Weaknesses : W)**	**โอกาส (Opportunities : O)**	**อุปสรรค (Threats : T)**
S1 สถานที่ท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์: พระนครศรีอยุธยาเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่มีนักท่องเที่ยวทั้งในประเทศและต่างประเทศเข้ามาเยี่ยมชม ทำให้มีความต้องการใช้งานระบบขนส่งสาธารณะ S2 ตำแหน่งที่ตั้งใกล้กรุงเทพฯ: มีสถานที่ตั้งอยู่ใกล้เมืองหลวง(กรุงเทพมหานคร) ซึ่งจะช่วยเพิ่มศักยภาพ ในการเชื่อมโยงระบบขนส่ง เช่น รถไฟ รถตู้ และรถบัส S3 ความหลากหลายของระบบขนส่ง: มีตัวเลือกหลากหลาย เช่น รถสองแถว รถสามล้อ รถตุ๊กตุ๊ก และเรือโดยสาร S4 ค่าใช้จ่ายในการเดินทางที่ประหยัด: ระบบขนส่งสาธารณะในพระนครศรีอยุธยา	W1 การจัดการระบบขนส่งสาธารณะไม่เป็นระบบ: ขาดการเชื่อมต่อระหว่างระบบขนส่งชนิดต่าง ๆ เช่น จากรถไฟไปยังแหล่งท่องเที่ยวสำคัญ W2 โครงสร้างพื้นฐานบางส่วนไม่เพียงพอ: ป้ายรถเมล์ สถานีพักผู้โดยสาร หรือทางเดินสำหรับคนพิการยังมีไม่ทั่วถึง W3 ความสะดวกสบายต่ำ: ยานพาหนะบางชนิดมีอายุการใช้งานยาวนาน ขาดการบำรุงรักษา ทำให้ผู้โดยสารไม่ได้รับความสะดวกสบาย W4 ความปลอดภัยยังไม่ดีพอ: การขาดระบบควบคุมคุณภาพ เช่น การกำหนดมาตรฐานความปลอดภัยของรถโดยสาร	O1 การพัฒนาเมืองอัจฉริยะ (Smart City): อยุธยาสามารถใช้เทคโนโลยี เช่น ระบบจองตั๋วออนไลน์ หรือแอปพลิเคชันนำทาง เพื่อปรับปรุงประสบการณ์ของผู้โดยสาร O2 การส่งเสริมการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน: รัฐบาลและหน่วยงานท้องถิ่นสามารถลงทุนในระบบขนส่ง สาธารณะที่ช่วยลดมลพิษและดึงดูดนักท่องเที่ยว O3 การลงทุนจากภาคเอกชน: มีโอกาสดึงดูดนักลงทุนเข้ามาพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและยานพาหนะให้มีคุณภาพ O4 การสนับสนุนจากนโยบายรัฐบาล: มีโครงการส่งเสริมการท่องเที่ยวและการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในภูมิภาค	T1 การแข่งขันกับการใช้ยานพาหนะส่วนบุคคล: การเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนบุคคลในพื้นที่ยังคงได้รับความนิยมมากกว่า เนื่องจากความสะดวกและการเข้าถึง T2 ความล่าช้าในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน: การดำเนินโครงการต่าง ๆ อาจถูกจำกัดด้วยงบประมาณ หรือความล่าช้าทางการบริหาร T3 ปัญหาสิ่งแวดล้อม: การปล่อยก๊าซเรือนกระจกและปัญหาฝุ่นละอองจากระบบขนส่งบางประเภท เช่น รถโดยสารเก่าที่ใช้เชื้อเพลิงฟอสซิล

ตารางที่ ๔.๑ - ๔ สรุปจุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรคในการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเมืองหลักในภูมิภาค (ต่อ)

๘. จังหวัดพระนครศรีอยุธยา (ต่อ)			
จุดแข็ง (Strengths : S)	**จุดอ่อน (Weaknesses : W)**	**โอกาส (Opportunities : O)**	**อุปสรรค (Threats : T)**
มีค่าโดยสารที่ไม่แพง เมื่อเทียบกับการใช้ยานพาหนะส่วนบุคคลหรือระบบขนส่งในเมืองใหญ่ ทำให้เหมาะสำหรับทั้งนักท่องเที่ยว และประชาชนในพื้นที่			T4 การขาดแคลนบุคลากรผู้เชี่ยวชาญ: ขาดบุคลากรที่มีความเชี่ยวชาญด้านการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในพื้นที่
๙. จังหวัดสุราษฎร์ธานี			
จุดแข็ง (Strengths : S)	**จุดอ่อน (Weaknesses : W)**	**โอกาส (Opportunities : O)**	**อุปสรรค (Threats : T)**
S1 ราคาที่ไม่สูงเกินไป: ระบบขนส่งสาธารณะมักจะมีราคาที่ไม่แพงเมื่อเทียบกับใช้ยานพาหนะส่วนบุคคล S2 ความสะดวกในการเข้าถึง: ระบบขนส่งสาธารณะในตัวเมืองสุราษฎร์ธานีสามารถเข้าถึงพื้นที่ที่มีความหนาแน่นของประชากรและสถานที่สำคัญได้อย่างสะดวก S3 ต้นทุนต่ำ: การเดินทางโดยระบบขนส่งสาธารณะมักมีต้นทุนต่ำกว่าการเดินทางด้วยรถส่วนบุคคล ทำให้ประชาชนสามารถประหยัดค่าใช้จ่ายในการเดินทาง S4 การส่งเสริมสิ่งแวดล้อม: หากมีการใช้ระบบขนส่งสาธารณะอย่างมีประสิทธิภาพจะช่วยลดการใช้รถยนต์ส่วนบุคคล ซึ่งช่วยลดมลพิษและปัญหาการจราจร	W1 ขาดความทันสมัย: ยานพาหนะของระบบขนส่งสาธารณะบางคันอาจจะเก่าและไม่สะดวกสบาย ในการใช้งานเท่ากับยานพาหนะส่วนบุคคลของประชากร W2 ข้อจำกัดของโครงสร้างพื้นฐาน: การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของระบบขนส่งสาธารณะในตัวเมือง อาจยังไม่ครอบคลุมพื้นที่ทั้งหมด หรืออาจจะยังไม่เพียงพอต่อการรองรับจำนวนผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้น W3 ขาดความสะดวกสบายและประสิทธิภาพ: ระบบขนส่งอาจขาดความสะดวกสบาย เช่น ระยะเวลาในการรอนานเกินไป ความแออัด และการไม่สามารถกำหนดเวลาการเดินทางที่ชัดเจน W4 การขาดการเชื่อมต่อ: การเชื่อมโยงระหว่างเส้นทางต่าง ๆ หรือการเชื่อมต่อกับระบบขนส่งอื่นๆ เช่น รถไฟ หรือท่าเรืออาจไม่สะดวกและไม่เพียงพอ	O1 การส่งเสริมการใช้ขนส่งสาธารณะ: การรณรงค์ให้ประชาชนหันมาใช้ขนส่งสาธารณะมากขึ้น เพื่อช่วยลดปัญหามลพิษและการจราจร O2 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน: โอกาสในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานใหม่ เช่น การเพิ่มเส้นทางรถโดยสารประจำทาง การสร้างสถานีรถไฟฟ้าหรือสถานีรถโดยสารประจำทางใหม่ ๆ ที่สามารถเพิ่มความสะดวกสบายในการเดินทาง O3 การลงทุนจากภาครัฐและเอกชน: รัฐบาลและภาคเอกชนสามารถร่วมมือในการพัฒนาโครงการขนส่งสาธารณะที่มีประสิทธิภาพและรองรับความต้องการที่เพิ่มขึ้น O4 การใช้เทคโนโลยี: การนำเทคโนโลยีมาใช้ในการปรับปรุงการบริหารจัดการการเดินทาง เช่น ระบบ ติดตามยานพาหนะออนไลน์ หรือแอพพลิเคชั่นที่ช่วยให้ประชาชนสามารถตรวจสอบตารางเดินรถได้	T1 การขยายตัวของเมือง: เมื่อเมืองสุราษฎร์ธานีมีการขยายตัว การจัดการระบบขนส่งให้ ครอบคลุมทุกพื้นที่อาจเป็นเรื่องยาก T2 การแข่งขันกับการใช้รถส่วนตัว: แม้ว่าการใช้ขนส่งสาธารณะจะสะดวกในบางกรณี แต่หลายคนอาจเลือกใช้รถยนต์ส่วนบุคคลที่ให้ความสะดวกและความเป็นส่วนตัวมากกว่า T3 การขาดความร่วมมือจากภาคส่วนต่าง ๆ: หากไม่มีการประสานงานที่ดีระหว่างหน่วยงานรัฐ และเอกชน หรือไม่มีการสนับสนุนจากประชาชน ระบบขนส่งสาธารณะอาจจะไม่ประสบความสำเร็จ T4 ปัญหาทางการเงิน: การลงทุนในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบขนส่งที่มีประสิทธิภาพ อาจจำเป็นต้องใช้เงินลงทุนจำนวนมาก ซึ่งอาจเป็นอุปสรรคในการพัฒนาในระยะยาว

ตารางที่ ๔.๑ - ๔ สรุปจุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรคในการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเมืองหลักในภูมิภาค (ต่อ)

๑๐. จังหวัดภูเก็ต			
จุดแข็ง (Strengths : S)	**จุดอ่อน (Weaknesses : W)**	**โอกาส (Opportunities : O)**	**อุปสรรค (Threats : T)**
S1 การท่องเที่ยวและวัฒนธรรม: ภูเก็ตเป็นจุดหมายปลายทางยอดนิยมระดับโลก ดึงดูดนักท่องเที่ยวทั้งในประเทศและต่างประเทศ ย่านเมืองเก่าภูเก็ตมีสถาปัตยกรรมชิโน-โปรตุกีสที่มีเอกลักษณ์ S2 โครงสร้างพื้นฐาน: สาธารณูปโภค โรงเรียนและสถานพยาบาลคุณภาพสูง ที่รองรับการเติบโตของเมือง และโครงข่ายถนนที่เชื่อมต่อสถานที่สำคัญและแหล่งท่องเที่ยวหลัก S3 ระบบขนส่งสาธารณะ: มีระบบขนส่งมวลชนเป็นเครือข่ายที่ครอบคลุมพื้นที่เมือง และใช้งานง่าย สำหรับคนท้องถิ่นและนักท่องเที่ยว S4 การลงทุนจากรัฐบาลและเอกชน: รัฐบาลและภาคเอกชนมีการลงทุนพัฒนาระบบขนส่งอย่างต่อเนื่อง เช่น รถโดยสารสมาร์ทบัส หรือการสร้างทางเลือกเดินทางใหม่	W1 ปัญหาการจราจรและความแออัด การจราจรติดขัดในเขตเมืองภูเก็ต ป่าตอง เนื่องจากการเติบโตของประชากรและจำนวนนักท่องเที่ยว การขาดพื้นที่จอดรถและการจัดการพื้นที่สาธารณะที่มีประสิทธิภาพ W2 ความท้าทายด้านสิ่งแวดล้อม ปัญหาการจัดการขยะมูลฝอยและน้ำเสีย มลภาวะในเขตเมือง เช่น ฝุ่นและน้ำเสียที่ส่งผลต่อคุณภาพชีวิต W3 เศรษฐกิจของเมืองพึ่งพาภาคการท่องเที่ยวมาก ซึ่งอาจเปราะบางต่อวิกฤตการณ์โลก เช่น โรคระบาด และรายได้ที่ไม่สมดุลจากการท่องเที่ยวกระจุกตัวในบางพื้นที่ ส่งผลให้ชุมชนบางแห่งไม่ได้รับผลประโยชน์ W4 ขาดการบูรณาการระบบขนส่ง: ระบบขนส่งปัจจุบัน เช่น รถตู้ รถสองแถว และแท็กซี่มีการทำงานแยกกัน ไม่มีระบบเชื่อมต่อที่เป็นมาตรฐาน	O1 นโยบายสนับสนุนจากรัฐบาล: รัฐบาลมีนโยบายสนับสนุนการพัฒนาระบบขนส่งอัจฉริยะ และเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม พัฒนาความร่วมมือระหว่างประเทศขยายตลาดการท่องเที่ยวไปยังนักท่องเที่ยวต่างชาติ เช่น จีน อินเดีย และยุโรป ดึงดูดการลงทุนจากต่างประเทศในภาคการท่องเที่ยว และบริการ O2 การส่งเสริมการท่องเที่ยวพัฒนาย่านเมืองเก่าและประวัติศาสตร์ให้ดึงดูดนักท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ การสร้างกิจกรรมและประสบการณ์ใหม่ ๆ ที่เชื่อมโยงกับวัฒนธรรมท้องถิ่น O3 การพัฒนาลงทุนในระบบขนส่งมวลชน รถไฟฟ้าและรถโดยสารประจำทางมีเทคโนโลยี เช่น แอปพลิเคชันเรียกรถหรือระบบการจองตั๋วออนไลน์ O4 การอนุรักษ์และฟื้นฟูสิ่งแวดล้อม ฟื้นฟูพื้นที่สีเขียวในเมืองและการสร้างความตระหนักด้านสิ่งแวดล้อม	T1 การต่อต้านจากผู้ประกอบการท้องถิ่น ผู้ประกอบการขนส่งดั้งเดิมอาจคัดค้านการปรับปรุงระบบขนส่งสาธารณะ เนื่องจากกลัวสูญเสียรายได้ T2 การบริหารจัดการที่ซับซ้อน การขาดความร่วมมือระหว่างภาครัฐ เอกชน และชุมชนท้องถิ่น กฎระเบียบที่ยุ่งยากในการพัฒนาธุรกิจ T3 ความนิยมในการเดินทาง ผู้คนในภูเก็ตนิยมใช้รถยนต์หรือมอเตอร์ไซค์ส่วนบุคคล เพราะความสะดวกและต้นทุนที่ต่ำ ซึ่งเป็นอุปสรรคในการส่งเสริมให้ผู้คนหันมาใช้ขนส่งสาธารณะ T4 การท่องเที่ยวแข่งขันจากเมืองท่องเที่ยวอื่นในภูมิภาคเช่น กระบี่ เชียงใหม่ หรือบาหลี และความเสี่ยงจากโรคระบาดและวิกฤตเศรษฐกิจโลก การชะลอตัวของเศรษฐกิจโลกส่งผลกระทบต่อรายได้จากนักท่องเที่ยว
๑๑. จังหวัดสงขลา (หาดใหญ่)			
จุดแข็ง (Strengths : S)	**จุดอ่อน (Weaknesses : W)**	**โอกาส (Opportunities : O)**	**อุปสรรค (Threats : T)**
S1 เครือข่ายคมนาคมเชื่อมโยงหลายพื้นที่: มีเส้นทางคมนาคมหลักที่เชื่อมโยงพื้นที่ต่าง ๆ S2 สถานีขนส่งและสนามบินที่สำคัญ:	W1 การขาดแผนการบริหารจัดการระบบขนส่งแบบบูรณาการ ทำให้เกิดความล่าช้าและไม่เพียงพอ ต่อความต้องการในบางพื้นที่	O1 โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของรัฐบาล: รัฐบาลมีนโยบายสนับสนุนการพัฒนาระบบขนส่ง เช่น การสร้างถนนหรือ	T1 การแข่งขันจากการใช้รถยนต์ส่วนบุคคล: การขยายตัวของรถยนต์ส่วนบุคคลทำให้คนเลือกใช้งานขนส่งสาธารณะน้อยลง

ตารางที่ ๔.๑ - ๔ สรุปจุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรคในการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเมืองหลักในภูมิภาค (ต่อ)

๑๑. จังหวัดสงขลา (หาดใหญ่) (ต่อ)			
จุดแข็ง (Strengths : S)	**จุดอ่อน (Weaknesses : W)**	**โอกาส (Opportunities : O)**	**อุปสรรค (Threats : T)**
สนามบินนานาชาติหาดใหญ่เป็นศูนย์กลางการเดินทาง ของภาคใต้ตอนล่าง พร้อมทั้งสถานีขนส่งที่เชื่อมโยงระหว่างจังหวัด S3 มีระบบขนส่งหลากหลายรูปแบบ: มีรถโดยสารประจำทาง รถสองแถว มอเตอร์ไซค์รับจ้าง และเรือข้ามฟากในพื้นที่สำคัญ เช่น ทะเลสาบสงขลา S4 ทำเลที่ตั้งใกล้ประเทศมาเลเซีย: ส่งเสริมการเดินทางและการค้าชายแดนระหว่างประเทศได้สะดวก	W2 ยานพาหนะบางส่วนในระบบขนส่งสาธารณะยังเก่าและไม่มีมาตรฐานด้านความปลอดภัยหรือสิ่งแวดล้อม W3 ระบบขนส่งสาธารณะยังไม่ครอบคลุมพื้นที่ชนบทและพื้นที่ห่างไกล ทำให้ประชาชนในพื้นที่เหล่านี้ขาดโอกาสในการเดินทาง W4 เขตเมืองใหญ่ เช่น หาดใหญ่มักประสบปัญหาจราจรติดขัด ซึ่งส่งผลต่อประสิทธิภาพของระบบขนส่งสาธารณะ W5 ยังไม่มีระบบขนส่งมวลชนที่มีประสิทธิภาพสูง เช่น รถไฟฟ้า หรือ BRT เพื่อรองรับประชากรในเขตเมืองที่เพิ่มขึ้น	หรือระบบขนส่งใหม่ O2 การเชื่อมโยงกับระบบขนส่งระหว่างประเทศ: โอกาสพัฒนาเส้นทางรถไฟเชื่อมโยงกับมาเลเซีย เพื่อส่งเสริมการค้าและการท่องเที่ยว O3 เทคโนโลยีที่ทันสมัย: การนำเทคโนโลยีมาใช้ เช่น ระบบ GPS แอปพลิเคชันเรียกรถ หรือระบบ E-ticket เพื่อเพิ่มความสะดวกและความโปร่งใส O4 การเติบโตของเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว: แนวโน้มการเติบโตของการท่องเที่ยวในจังหวัดสงขลา อาจกระตุ้นความต้องการระบบขนส่งที่มีประสิทธิภาพมากขึ้น	T2 ปัญหาด้านงบประมาณและการจัดการ: การพัฒนาระบบขนส่งอาจเผชิญกับข้อจำกัดด้าน งบประมาณและความไม่ต่อเนื่องของนโยบาย T3 ผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ: น้ำท่วมและภัยธรรมชาติในพื้นที่อาจส่งผลกระทบต่อโครงสร้างพื้นฐานและระบบขนส่ง T4 ความคาดหวังที่สูงจากประชาชน: ความต้องการระบบขนส่งที่ทันสมัยและรวดเร็วอาจเป็นความท้าทาย หากการพัฒนาไม่ทันต่อความต้องการ

๔.๑.๕ การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างจุดแข็งกับโอกาส จุดแข็งกับข้อจำกัด จุดอ่อนกับโอกาส และจุดอ่อนกับอุปสรรค (TOWS Matrix)

ภายหลังการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายในและภายนอก (SWOT Analysis) ของการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเมืองหลักในภูมิภาคแล้ว จะนำข้อมูลมาวิเคราะห์ความสัมพันธ์แบบ TOW Matrix เพื่อนำไปเป็นแนวทางในการพัฒนาแผนปฏิบัติการฯ โดยสรุปผลการวิเคราะห์ความสัมพันธ์แบบ TOW Matrix ของการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเมืองหลักในภูมิภาค ดังนี้

๑) แนวทางการปฏิบัติเชิงรุก (Strengths and Opportunities : SO) เป็นแนวทางที่สำคัญที่สุด คือ การใช้จุดแข็งของโครงข่าย และใช้โอกาสจากภายนอกมาพัฒนาโครงข่าย เพื่อให้โครงข่ายมีความสมบูรณ์มากยิ่งขึ้น

๒) แนวทางการปฏิบัติเชิงแก้ไข (Weakness and Opportunites : WO) เป็นแนวทางที่ใช้ประโยชน์จากโอกาสที่มีเพื่อลดจุดอ่อนของโครงการ

๓) แนวทางการปฏิบัติเชิงป้องกัน (Strengths and Threats : ST) เป็นแนวทางที่ใช้ประโยชน์จากจุดแข็งของโครงการเพื่อลดข้อจำกัด

๔) แนวทางการปฏิบัติเชิงรับ (Weakness and Threats : WT) เป็นแนวทางที่ลดจุดอ่อนเพื่อลดอุปสรรคที่มีต่อโครงการ

โดยสรุปผลการวิเคราะห์ ดังตารางที่ ๔.๑ - ๕

ตารางที่ ๔.๑ - ๕ ผลการวิเคราะห์ TOWS Matrix

	Opportunities (O)	Threats (T)
๑. จังหวัดเชียงใหม่		
Strengths (S)	**แนวทางการปฏิบัติเชิงรุก (Strengths and Opportunities : SO)**	**แนวทางการปฏิบัติเชิงป้องกัน (Strengths and Threats : ST)**
	S1S4O1O2 พัฒนาเส้นทางรองรับนักท่องเที่ยว ใช้จุดแข็งด้านการท่องเที่ยวและแผน LRT เพื่อสร้างเส้นทางที่เชื่อมต่อสถานที่ท่องเที่ยวสำคัญ **S1O3** ส่งเสริมเทคโนโลยี Smart Traffic ใช้เทคโนโลยีใหม่ร่วมกับความพร้อมด้านแหล่งท่องเที่ยวเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพ **S3O2** ประชาสัมพันธ์โครงการ ใช้ความพร้อมของโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสร้างความเข้าใจและสนับสนุนจากประชาชน	**S1S2T1** สร้างความร่วมมือกับผู้ประกอบการท้องถิ่น ใช้ความนิยมของรถสองแถวในการร่วมมือกับโครงการพัฒนาขนส่งใหม่ **S2T2** บริหารจัดการจราจรแบบบูรณาการ ใช้จุดแข็งของระบบขนส่งปัจจุบันมาช่วยลดผลกระทบจากการจราจรติดขัด **S3T3T4** พัฒนาโครงการนำร่องทดลองโครงการในเขตเล็กเพื่อจัดการงบประมาณและสร้างความเชื่อมั่น
Weaknesses (W)	**แนวทางการปฏิบัติเชิงแก้ไข (Weakness and Opportunities : WO)**	**แนวทางการปฏิบัติเชิงรับ (Weakness and Threats : WT)**
	W1O1 พัฒนาการบูรณาการ เชื่อมต่อระบบขนส่งต่าง ๆ เพื่อรองรับความต้องการที่เพิ่มขึ้นจากการเติบโตของการท่องเที่ยว **W2O3** ปรับปรุงคุณภาพบริการ ใช้เทคโนโลยีใหม่ เช่น แอปพลิเคชันจองรถ เพื่อแก้ปัญหาการบริการที่ไม่ได้มาตรฐาน **W3O1O2** ส่งเสริมการใช้ขนส่งสาธารณะในกลุ่มเยาวชน จัดโครงการสนับสนุน เช่น ส่วนลดพิเศษสำหรับนักเรียน	**WT** สร้างแรงจูงใจในการใช้บริการ โดยให้ส่วนลดค่าโดยสารหรือบริการฟรีในช่วงแรกของการเปิดบริการ ซึ่งจะเป็นการลดการพึ่งพารถยนต์ส่วนบุคคลและส่งเสริมให้ผู้ใช้บริการคุ้นเคยกับระบบขนส่งสาธารณะจัดการความคาดหวังของประชาชนโดยการสร้างแผนระยะยาวที่ชัดเจนเพื่อแก้ปัญหาขาดงบประมาณและการต่อต้านจากกลุ่มผู้ประกอบการ เพิ่มพื้นที่และระบบการจอดรถ สนับสนุนโครงการ Park & Ride เพื่อให้ผู้ใช้บริการสามารถจอดรถส่วนตัวในพื้นที่ที่มีการจราจร โดยลดความแออัดในตัวเมืองและเพิ่มความสะดวกในการใช้บริการขนส่งสาธารณะ
2. จังหวัดเชียงราย		
Strength (S)	**แนวทางการปฏิบัติเชิงรุก (Strengths and Opportunities : SO)**	**แนวทางการปฏิบัติเชิงป้องกัน (Strengths and Threats : ST)**
	S1O1 ใช้โครงสร้างพื้นฐานที่มีอยู่ในการพัฒนาระบบขนส่งมวลชน (เช่น LRT BRT) และร่วมมือกับภาครัฐเพื่อสนับสนุนการขยายโครงข่ายการเดินทางที่ยั่งยืนในจังหวัดเชียงราย **S2O3** พัฒนาเส้นทางขนส่งที่เชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยวสำคัญและสถานที่ที่นักท่องเที่ยวให้ความสนใจ เพื่อรองรับการเติบโตของการท่องเที่ยวในจังหวัดเชียงราย	**S1T3** ปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานในพื้นที่แยกสำคัญ เช่น แยกสันต้นเปา แยกศูนย์ราชการ และแยกศรีทรายมูล เพื่อลดการจราจรติดขัดและหาแนวทางในการจัดหาพื้นที่ Depot และ Park & Ride

ตารางที่ ๔.๑ - ๕ ผลการวิเคราะห์ TOWS Matrix (ต่อ)

๒. จังหวัดเชียงราย (ต่อ)		
Strength (S) (ต่อ)	**แนวทางการปฏิบัติเชิงรุก (Strengths and Opportunities : SO)**	**แนวทางการปฏิบัติเชิงป้องกัน (Strengths and Threats : ST)**
	S4O2 ผสานเทคโนโลยี Smart Traffic และแอปพลิเคชันจราจรในการพัฒนาและปรับปรุงระบบขนส่งมวลชน เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการจัดการและติดตามการเดินทาง **S3O4** ส่งเสริมการใช้ขนส่งสาธารณะในชุมชนและพัฒนาโครงการขนส่งที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม โดยรณรงค์ให้ชุมชนเข้ามามีส่วนร่วมในการพัฒนาระบบขนส่งที่ยั่งยืน	**S4T1** ใช้โครงการขนส่งมวลชน LRT และ BRT เพื่อสร้างความร่วมมือกับผู้ประกอบการขนส่งท้องถิ่น (เช่น รถสองแถว) เพื่อลดการต่อต้านและส่งเสริมการใช้ระบบขนส่งสาธารณะ S3T2 ใช้การสนับสนุนจากชุมชนในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่เชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยวและจุดดึงดูดการเดินทาง เช่น สนามบิน เพื่อให้การเดินทางสะดวกยิ่งขึ้น
Weaknesses (W)	**แนวทางการปฏิบัติเชิงแก้ไข (Weakness and Opportunities : WO)**	**แนวทางการปฏิบัติเชิงรับ (Weakness and Threats : WT)**
	W2O1 ใช้การสนับสนุนจากภาครัฐในการขยายและปรับปรุงระบบขนส่งสาธารณะให้ครอบคลุมพื้นที่เมืองเชียงรายและพื้นที่รอบนอก **W3O2** ใช้เทคโนโลยีแอปพลิเคชันจราจรและข้อมูลเรียลไทม์เพื่อลดปัญหาจราจรสะสมบริเวณสถานศึกษา **W4O3** ใช้การเติบโตของการท่องเที่ยวเป็นแรงจูงใจในการพัฒนาและปรับปรุงพื้นที่กลับรถให้ปลอดภัยและมีประสิทธิภาพ	**W1T3** บริหารจัดการจราจรแบบบูรณาการในพื้นที่แยกสำคัญเพื่อลดการจราจรติดขัดและพัฒนาแนวทางการจัดหาพื้นที่สำหรับ Depot และ Park & Ride **W2T1** ปรับปรุงระบบบริการขนส่งสาธารณะโดยใช้มาตรฐานที่มีคุณภาพและสร้างความเชื่อมั่นในผู้ใช้บริการ เพื่อลดการพึ่งพารถยนต์ส่วนบุคคลและลดการต่อต้านจากผู้ประกอบการขนส่ง W3T2 หาพื้นที่จอดรถเพิ่มเติมและจัดระบบ Park & Ride เพื่อลดการกระจุกตัวของรถในพื้นที่เมืองและเชื่อมโยงกับจุดดึงดูดการเดินทาง W4T4 รณรงค์และส่งเสริมการใช้ขนส่งสาธารณะ โดยลดการใช้รถจักรยานยนต์ผ่านกิจกรรมรณรงค์และการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่เอื้อต่อการใช้ขนส่งสาธารณะ
๓. จังหวัดพิษณุโลก		
Strengths (S)	**แนวทางการปฏิบัติเชิงรุก (Strengths and Opportunities : SO)**	**แนวทางการปฏิบัติเชิงป้องกัน (Strengths and Threats : ST)**
	S1O2 การพัฒนาเป็นศูนย์กลางการประชุมและการท่องเที่ยว: พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งหลายรูปแบบ (Multimodal Transport) ให้สามารถเชื่อมโยงกับแหล่งท่องเที่ยวสำคัญและกิจกรรมต่าง ๆ ในเมือง **S2O1** การส่งเสริมการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน: ใช้ความหลากหลายของแหล่งท่องเที่ยวในจังหวัดพิษณุโลก เพื่อกระตุ้นการใช้ระบบขนส่งสาธารณะในกลุ่มนักท่องเที่ยว	**W2O1** การพัฒนาโครงข่ายขนส่งสาธารณะ: พัฒนาระบบขนส่งสาธารณะที่เชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยวสำคัญ เพื่อรองรับนักท่องเที่ยวที่เพิ่มขึ้น **W2O2** พัฒนาความเชื่อมโยงระหว่างแหล่งสำคัญ: เสริมโครงข่ายการขนส่งสาธารณะให้เชื่อมโยงกับพื้นที่การท่องเที่ยวและศูนย์กลางการประชุม **W3O3** การส่งเสริมการใช้ระบบขนส่งสาธารณะ: พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่มีในปัจจุบันและเพิ่มพื้นที่จอดรถในเขตเมือง เพื่อสนับสนุนการใช้ระบบขนส่งสาธารณะ

ตารางที่ ๔.๑ - ๔ ผลการวิเคราะห์ TOWS Matrix (ต่อ)

	Opportunities (O)	Threats (T)
๓. จังหวัดพิษณุโลก (ต่อ)		
Strengths (S) (ต่อ)	**แนวทางการปฏิบัติเชิงรุก (Strengths and Opportunities : SO)**	**แนวทางการปฏิบัติเชิงป้องกัน (Strengths and Threats : ST)**
	S3O3 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคม: ใช้เส้นทางคมนาคมที่เชื่อมโยงกับจังหวัดและภูมิภาคต่าง ๆ เพื่อรองรับการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศและการเดินทางระหว่างเมืองต่าง ๆ	
Weaknesses (W)	**แนวทางการปฏิบัติเชิงแก้ไข (Weakness and Opportunities ; WO)**	**แนวทางการปฏิบัติเชิงรับ (Weakness and Threats ; WT)**
	S1T2 ปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานในพื้นที่แยกสำคัญ เช่น แยกสันต้นเปา แยกศูนย์ราชการ และแยกศรีทรายมูล เพื่อลดการจราจรติดขัดและหาแนวทางในการจัดหาพื้นที่ Depot และ Park & Ride **S3T1T2** พัฒนาเส้นทางขนส่งสาธารณะ: ใช้เส้นทางคมนาคมที่ดีในการปรับปรุงการจราจรและรองรับการขนส่งสินค้าและการเดินทางจากศูนย์กลางการขนส่ง **S3T2** การส่งเสริมการใช้ระบบขนส่งสาธารณะ: เพิ่มจุดบริการขนส่งในพื้นที่ที่มีความหนาแน่น เช่น บริเวณแยกและสถานศึกษา	**W3T1** การจัดการพื้นที่จอดรถ พัฒนาและเพิ่มพื้นที่จอดรถในพื้นที่ที่มีความหนาแน่นเพื่อลดการใช้รถยนต์ส่วนบุคคล **W2T3** ปรับปรุงเส้นทางขนส่งสาธารณะ เสริมการเชื่อมโยงระบบขนส่งสาธารณะในพื้นที่ต่าง ๆ และเพิ่มความสะดวกในการเข้าถึง **W1T2** การจัดการปัญหาการจราจร แก้ไขปัญหาจราจรที่ติดขัดในช่วงเวลาเร่งด่วนด้วยการปรับปรุงสัญญาณจราจรและจัดระเบียบพื้นที่
๔. จังหวัดอุตรธานี		
Strengths (S)	**แนวทางการปฏิบัติเชิงรุก (Strengths and Opportunities : SO)**	**แนวทางการปฏิบัติเชิงป้องกัน (Strengths and Threats : ST)**
	S1S4O1O2 พัฒนาเส้นทางขนส่งมวลชนที่เชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยวสำคัญ เช่น LRT ที่เชื่อมต่อกับวัดป่าภูทอก อุทยานแห่งชาติผาแต้ม เพื่อรองรับนักท่องเที่ยวและใช้ความช่วยเหลือจากรัฐบาลในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน **S1O3** ส่งเสริมการใช้เทคโนโลยี Smart Traffic และการพัฒนาระบบขนส่งอัจฉริยะ โดยใช้ศักยภาพจากแหล่งท่องเที่ยวในการดึงดูดนักท่องเที่ยวและส่งเสริมการใช้ระบบขนส่งที่สะดวกสบาย **S3O2** ใช้โครงสร้างพื้นฐานที่มีอยู่ในการพัฒนาระบบขนส่งมวลชน เช่น การประชาสัมพันธ์โครงการขนส่งสาธารณะและการส่งเสริมการใช้บริการจากรัฐบาล	**S1T3** ใช้แหล่งท่องเที่ยวในการส่งเสริมการใช้ระบบขนส่งมวลชนเพื่อช่วยลดปัญหาความแออัดในเมือง โดยการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกที่รองรับการเดินทางของนักท่องเที่ยว **S2T3** เน้นการพัฒนาเส้นทางขนส่งที่เชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน และสามารถจัดการปัญหาความแออัดในเขตเมืองด้วยการใช้ระบบขนส่งที่มีประสิทธิภาพ **S3T1** ใช้โครงสร้างพื้นฐานที่มีอยู่เพื่อแก้ปัญหาการต่อต้านจากผู้ประกอบการท้องถิ่นโดยสร้างการรับรู้และความเข้าใจจากภาครัฐและประชาชน

ตารางที่ ๔.๑ - ๔ ผลการวิเคราะห์ TOWS Matrix (ต่อ)

	Opportunities (O)	Threats (T)
๔. จังหวัดอุดรธานี (ต่อ)		
Strengths (S) (ต่อ)	**แนวทางการปฏิบัติเชิงรุก (Strengths and Opportunities : SO)**	**แนวทางการปฏิบัติเชิงป้องกัน (Strengths and Threats : ST)**
	S4O4 พัฒนาและขยายระบบขนส่งสาธารณะโดยใช้เทคโนโลยีใหม่ เช่น แอปพลิเคชันจราจรและระบบคำนวณการเดินทางเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการบริการขนส่ง	**S4T4** พัฒนาคุณภาพการบริการขนส่งให้สอดคล้องกับความต้องการของประชาชนและลดการต่อต้านจากกลุ่มผู้ประกอบการท้องถิ่น
Weaknesses (W)	**แนวทางการปฏิบัติเชิงแก้ไข (Weakness and Opportunities ; WO)**	**แนวทางการปฏิบัติเชิงรับ (Weakness and Threats ; WT)**
	S1T2 ปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานในพื้นที่แยกสำคัญ เช่น แยกสันต้นเปา แยกศูนย์ราชการและแยกศรีทรายมูล เพื่อลดการจราจรติดขัดและหาแนวทางในการจัดหาพื้นที่ Depot และ Park & Ride **S3T1T2** พัฒนาเส้นทางขนส่งสาธารณะ: ใช้เส้นทางคมนาคมที่ดีในการปรับปรุงการจราจรและรองรับการขนส่งสินค้าและการเดินทางจากศูนย์กลางการขนส่ง **S3T2** การส่งเสริมการใช้ระบบขนส่งสาธารณะ: เพิ่มจุดบริการขนส่งในพื้นที่ที่มีความหนาแน่น เช่น บริเวณแยกและสถานศึกษา	**W3T1** การจัดการพื้นที่จอดรถ พัฒนาและเพิ่มพื้นที่จอดรถในพื้นที่ที่มีความหนาแน่นเพื่อลดการใช้รถยนต์ส่วนบุคคล **W2T3** ปรับปรุงเส้นทางขนส่งสาธารณะ เสริมการเชื่อมโยงระบบขนส่งสาธารณะในพื้นที่ต่าง ๆ และเพิ่มความสะดวกในการเข้าถึง **W1T2** การจัดการปัญหาการจราจร แก้ไขปัญหาจราจรที่ติดขัดในช่วงเวลาเร่งด่วนด้วยการปรับปรุงสัญญาณจราจรและจัดระเบียบพื้นที่
๕. จังหวัดขอนแก่น		
Strengths (S)	**แนวทางการปฏิบัติเชิงรุก (Strengths and Opportunities : SO)**	**แนวทางการปฏิบัติเชิงป้องกัน (Strengths and Threats : ST)**
	S1O1O3 ขยายเส้นทางและบริการให้รองรับการขยายตัวของเมือง: การใช้เครือข่ายขนส่งที่ครอบคลุมในขอนแก่นสามารถขยายเส้นทางเพื่อรองรับการขยายตัวของเมืองและความต้องการที่เพิ่มขึ้นจากการเติบโตของประชากรและนักท่องเที่ยว **S3O2O4** ใช้ระบบขนส่งเพื่อลดการจราจรติดขัดและดึงดูดนักท่องเที่ยว: ระบบขนส่งสาธารณะสามารถช่วยลดการจราจรในเมืองขอนแก่น และทำให้การเดินทางสะดวกขึ้นสำหรับทั้งประชาชนและนักท่องเที่ยว	**S3T3** ส่งเสริมการใช้ขนส่งสาธารณะเพื่อลดความแออัด: ใช้จุดแข็งของระบบขนส่งที่ช่วยลดความหนาแน่นของการจราจรในเมืองขอนแก่น โดยการพัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพในการให้บริการ **S3S4T2** สร้างแรงจูงใจให้คนใช้ขนส่งสาธารณะมากขึ้น: ส่งเสริมให้ประชาชนเลือกใช้ระบบขนส่งสาธารณะมากขึ้น เพื่อหลีกเลี่ยงการจราจรที่แออัดจากการใช้รถส่วนบุคคลและมลภาวะทางอากาศ โดยการนำเสนอระบบที่สะดวกและทันสมัย

ตารางที่ ๔.๑ - ๔ ผลการวิเคราะห์ TOWS Matrix (ต่อ)

	Opportunities (O)	Threats (T)
๕. จังหวัดขอนแก่น (ต่อ)		
Weaknesses (W)	**แนวทางการปฏิบัติเชิงแก้ไข (Weakness and Opportunities : WO)**	**แนวทางการปฏิบัติเชิงรับ (Weakness and Threats : WT)**
	W2W4O4 พัฒนาเทคโนโลยี การประชาสัมพันธ์: การศึกษาความต้องการของประชาชนเพื่อพัฒนาระบบแอพพลิเคชัน และส่งเสริมการประชาสัมพันธ์ โฆษณา โดยการพัฒนาระบบแอปพลิเคชัน ยกตัวอย่างเช่น การติดตามรถในเวลาจริง การแสดงเส้นทางการเดินรถในการเดินทาง รถประจำทางแต่ละสาย เพื่อเพิ่มความสะดวกสบาย และความน่าเชื่อถือให้แก่ผู้โดยสาร **W1O2O3** เพิ่มคุณภาพบริการ: พัฒนาและจัดหารถขนส่งมวลชนเพื่อเพิ่มจำนวนรถและรอบให้บริการ ลดเวลาคอยรถ เพื่อการให้บริการที่ดีและตอบสนองความต้องการของผู้โดยสารได้มากขึ้น	**W1T2T3** ปรับปรุงระบบการจัดการและเพิ่มจำนวนยานพาหนะ: การปรับปรุงการจัดการระบบขนส่งสาธารณะ โดยเพิ่มจำนวนรถหรือปรับปรุงการให้บริการในช่วงเวลาที่มีความต้องการสูง เพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาการแออัด **W3T4** พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานให้ทันสมัย: การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน เช่น การปรับปรุงป้ายรถประจำทาง สถานีขนส่ง หรือการเพิ่มระบบรถขนส่งที่ทันสมัยและสะดวกสบายขึ้น ให้มีมาตรฐานและเหมาะสม เพื่อความปลอดภัยในการใช้บริการ เลี่ยงการเกิดอาชญากรรม และภาพลักษณ์
๖. จังหวัดนครราชสีมา		
Strengths (S)	**แนวทางการปฏิบัติเชิงรุก (Strengths and Opportunities : SO)**	**แนวทางการปฏิบัติเชิงป้องกัน (Strengths and Threats : ST)**
	S1S4O1O2 ส่งเสริมการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน เช่น สร้างระบบขนส่งมวลชนใหม่ ๆ เช่น รถไฟฟ้า หรือ BRT ที่เชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยว เช่น เขาใหญ่และปราสาทหินพิมาย เพื่อรองรับจำนวนผู้มาเยือนที่เพิ่มขึ้น **S2S3O2O4** ใช้จุดเชื่อมต่อการคมนาคม และการขนส่งระหว่างเมือง ให้เป็นประโยชน์ในการ ขยายโครงการพัฒนาระบบขนส่งที่ทันสมัยเพื่อลดปัญหาการจราจรและมลพิษ **S4O1** สนับสนุนการใช้ขนส่งมวลชนและบริการที่สะดวกสบายในพื้นที่ท่องเที่ยว เพื่อรองรับการเติบโตของการท่องเที่ยว	**W1O1** ลงทุนในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานใหม่ๆ เช่น ถนนและสะพานที่เชื่อมโยงพื้นที่สำคัญในเมือง เพื่อให้ระบบขนส่งสาธารณะครอบคลุมมากขึ้นและรองรับการเติบโตของการท่องเที่ยว **W3O3** การพัฒนาระบบขนส่งมวลชนที่ทันสมัย เช่น รถไฟฟ้า หรือ BRT จะช่วยลดการพึ่งพายานพาหนะส่วนตัว **W3O1O2** ส่งเสริมการใช้ขนส่งสาธารณะในกลุ่มเยาวชน จัดโครงการสนับสนุน เช่น ส่วนลดพิเศษสำหรับนักเรียน

ตารางที่ ๔.๑ - ๔ ผลการวิเคราะห์ TOWS Matrix (ต่อ)

	Opportunities (O)	Threats (T)
๖. จังหวัดนครราชสีมา (ต่อ)		
Weaknesses (W)	**แนวทางการปฏิบัติเชิงแก้ไข (Weakness and Opportunities : WO)**	**แนวทางการปฏิบัติเชิงรับ (Weakness and Threats : WT)**
	S1S2T1 ใช้แหล่งท่องเที่ยวที่เป็นจุดดึงดูด และจุดเชื่อมต่อการคมนาคมที่สำคัญเป็นจุดเริ่มต้นในการพัฒนาระบบขนส่งที่รองรับการเติบโตของประชากรในเมือง โดยการเพิ่มเส้นทางและความถี่ของขนส่ง **S3T3** ปรับปรุงความปลอดภัยในการขนส่งสาธารณะ โดยใช้การเชื่อมโยงระบบขนส่งระหว่างเมือง เพื่อเพิ่มความมั่นคงและความปลอดภัยในการเดินทาง **S4T4** สร้างแรงจูงใจในการใช้ขนส่งสาธารณะเพื่อรับมือกับการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมการเดินทางของประชาชน	**W1T1** จัดการกับปัญหาการขาดโครงสร้างพื้นฐานและการพัฒนาถนนที่ไม่ทันสมัย โดยการพัฒนาเส้นทางที่เชื่อมต่อกับพื้นที่ต่าง ๆ และการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนเพื่อรับมือกับการเติบโตของประชากรในเมือง **W1T2** เพิ่มการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน เช่น การขยายเส้นทางขนส่งมวลชนและระบบจอดรถ เพื่อรองรับการขยายตัวของเมือง **W4T3** จัดการกับปัญหาการจราจรติดขัดและความปลอดภัย โดยการปรับปรุงระบบขนส่งสาธารณะเพื่อให้มีความสะดวกและปลอดภัยยิ่งขึ้น
๗. จังหวัดอุบลราชธานี		
Strengths (S)	**แนวทางการปฏิบัติเชิงรุก (Strengths and Opportunities : SO)**	**แนวทางการปฏิบัติเชิงป้องกัน (Strengths and Threats : ST)**
	S1O1 ใช้ความเชื่อมโยงของโครงข่ายคมนาคมที่มีอยู่ เช่น สนามบินและสถานีรถไฟ เพื่อสนับสนุนนโยบายพัฒนาของรัฐบาลและขยายระบบขนส่งสาธารณะ **S2O2** ส่งเสริมเส้นทางขนส่งสาธารณะที่เชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยว เช่น ผาแต้มและวัดพระธาตุหนองบัว เพื่อรองรับนักท่องเที่ยวที่เพิ่มขึ้น **S4O4** ใช้โครงสร้างพื้นฐานที่พัฒนาแล้วในจังหวัดเพื่อสนับสนุนโครงการเมืองสีเขียว เช่น การใช้รถบัสไฟฟ้า (EV BUS) **S3O3** สร้างความร่วมมือระหว่างชุมชนและองค์กรท้องถิ่นในการใช้เทคโนโลยี เช่น แอปพลิเคชันจัดการขนส่ง เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพ	**S1T3** ใช้โครงข่ายคมนาคมที่หลากหลาย เช่น การเชื่อมต่อสนามบินและสถานีรถไฟ เพื่อลดการพึ่งพารถยนต์ส่วนบุคคลของประชาชน **S2T1** ใช้ศักยภาพด้านการท่องเที่ยวเพื่อสร้างความได้เปรียบในการแข่งขันกับจังหวัดใกล้เคียง **S4T4** พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้วยความระมัดระวังต่อผลกระทบทางสิ่งแวดล้อม โดยคำนึงถึงความยั่งยืนของระบบนิเวศ **S3T2** สร้างความร่วมมือระหว่างชุมชนและผู้ประกอบการท้องถิ่นเพื่อลดความล่าช้าในโครงการพัฒนา

ตารางที่ ๔.๑ - ๔ ผลการวิเคราะห์ TOWS Matrix (ต่อ)

	Opportunities (O)	Threats (T)
๗. จังหวัดอุบลราชธานี (ต่อ)		
Weaknesses (W)	**แนวทางการปฏิบัติเชิงแก้ไข (Weakness and Opportunities : WO)** **W1O1** ใช้นโยบายของรัฐบาลในการขยายระบบขนส่งสาธารณะให้ครอบคลุมพื้นที่ชนบทและชุมชนรอบนอก **W2O3** ผสานแนวคิดเมืองสีเขียวเพื่อบูรณาการระบบขนส่งที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม **W4O2** ใช้การเติบโตด้านการท่องเที่ยวเป็นแรงจูงใจในการเพิ่มงบประมาณการพัฒนาจากทั้งภาครัฐและเอกชน	**แนวทางการปฏิบัติเชิงรับ (Weakness and Threats : WT)** **W1T2** เพิ่มการจัดการโครงการให้มีประสิทธิภาพเพื่อลดความล่าช้าในการพัฒนาระบบขนส่ง **W2T4** พัฒนามาตรการลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม เช่น การออกแบบเส้นทางที่ลดการทำลายระบบนิเวศ **W3T1** สร้างแรงจูงใจให้ผู้คนใช้ระบบขนส่งสาธารณะ เช่น การลดค่าโดยสารหรือเพิ่มสิ่งอำนวยความสะดวก **W4T3** ผสานความร่วมมือระหว่างภาครัฐและเอกชนเพื่อจัดหาทุนสนับสนุนและขยายบริการขนส่งสาธารณะ
๘. จังหวัดพระนครศรีอยุธยา		
Strengths (S)	**แนวทางการปฏิบัติเชิงรุก (Strengths and Opportunities : SO)** **S1O2** ใช้ความเป็นศูนย์กลางของสถานที่ท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์ในการออกแบบเส้นทางขนส่งที่สะดวกและตอบโจทย์การท่องเที่ยวเชิงยั่งยืน **S3O1** พัฒนาแอปพลิเคชันสำหรับการจองตั๋วและวางแผนการเดินทาง โดยใช้เทคโนโลยีสนับสนุนให้เกิด Smart City **S2O3** พัฒนาบริการขนส่ง เช่น รถบัสไฟฟ้าหรือรถมินิบัสพลังงานสะอาด เพื่อลดมลพิษและเพิ่มคุณภาพบริการ	**แนวทางการปฏิบัติเชิงป้องกัน (Strengths and Threats : ST)** **S1T1** ประชาสัมพันธ์ค่าโดยสารที่ประหยัดและสะดวก เพื่อจูงใจให้ประชาชนและนักท่องเที่ยวหันมาใช้ระบบขนส่งสาธารณะ **S3T3** สนับสนุนการใช้ยานพาหนะที่ลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก เช่น รถบัสไฟฟ้าเพื่อป้องกันปัญหาสิ่งแวดล้อม **S1T4** พัฒนามาตรฐานความปลอดภัยในระบบขนส่งเพื่อรองรับนักท่องเที่ยวจำนวนมาก

ตารางที่ ๔.๑ - ๔ ผลการวิเคราะห์ TOWS Matrix (ต่อ)

	Opportunities (O)	Threats (T)
๘. จังหวัดพระนครศรีอยุธยา		
Weaknesses (W)	**แนวทางการปฏิบัติเชิงแก้ไข (Weakness and Opportunities : WO)**	**แนวทางการปฏิบัติเชิงรับ (Weakness and Threats : WT)**
	W2O4 ใช้งบประมาณจากนโยบายรัฐบาลในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน เช่น ป้ายรถเมล์สถานีพักผู้โดยสาร และการสร้างเส้นทางเฉพาะสำหรับระบบขนส่ง **W3O3** ดึงดูดการลงทุนจากเอกชนในการปรับปรุงรถโดยสารให้ทันสมัยและตอบสนองความต้องการของผู้โดยสาร **W3O2** พัฒนาระบบขนส่งแบบบูรณาการ เช่น การจัดรถโดยสารเชื่อมระหว่างสถานีรถไฟและแหล่งท่องเที่ยว	**W3T1** ปรับปรุงสภาพรถโดยสารและเพิ่มการฝึกอบรมพนักงานเพื่อเพิ่มความสะดวกและสร้างความเชื่อมั่นแก่ผู้ใช้บริการจัดการความคาดหวังของประชาชน โดยการสร้างแผนระยะยาวที่ชัดเจนเพื่อแก้ปัญหา **W2T2** ประสานงานระหว่างหน่วยงานในพื้นที่และส่วนกลาง เพื่อลดความล่าช้าในการดำเนินโครงการ **W4T4** จัดโปรแกรมอบรมและเพิ่มแรงจูงใจให้กับบุคลากรในสายงานขนส่ง เพื่อยกระดับมาตรฐานการให้บริการ
9. จังหวัดสุราษฎร์ธานี		
Strengths (S)	**แนวทางการปฏิบัติเชิงรุก (Strengths and Opportunities : SO)**	**แนวทางการปฏิบัติเชิงป้องกัน (Strengths and Threats : ST)**
	S1O1 ใช้ราคาที่ไม่สูงเพื่อดึงดูดผู้ใช้ขนส่งสาธารณะให้มากขึ้น ช่วยลดปัญหามลพิษและการจราจร **S2O2** ใช้ความสะดวกในการเข้าถึงพื้นที่ต่าง ๆ เพื่อพัฒนาเส้นทางขนส่งใหม่ ๆ ที่ครอบคลุมทุกพื้นที่ในเมือง **S3O3** ใช้ต้นทุนต่ำในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานจากการร่วมลงทุนจากภาครัฐและเอกชน **S4O1** ส่งเสริมการใช้ขนส่งสาธารณะเพื่อช่วยลดมลพิษในเมืองและปัญหาการจราจร	**W1O4** ลงทุนในการเพิ่มประสิทธิภาพยานพาหนะและใช้เทคโนโลยีในการเพิ่มความสะดวกสบายในการใช้งาน **W2O2** พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานใหม่เพื่อรองรับความต้องการที่เพิ่มขึ้นจากการขยายตัวของเมือง **W3O4** ใช้เทคโนโลยีที่ทันสมัยเพื่อช่วยลดปัญหาความไม่สะดวกสบายในการใช้บริการ **W4O2** พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานใหม่เพื่อให้การเชื่อมต่อกับระบบขนส่งอื่น ๆ สะดวกและมีประสิทธิภาพ

ตารางที่ ๔.๑ - ๔ ผลการวิเคราะห์ TOWS Matrix (ต่อ)

	Opportunities (O)	Threats (T)
๙. จังหวัดสุราษฎร์ธานี (ต่อ)		
Weaknesses (W)	**แนวทางการปฏิบัติเชิงแก้ไข (Weakness and Opportunities ; WO)**	**แนวทางการปฏิบัติเชิงรับ (Weakness and Threats ; WT)**
	S1T2 ใช้ราคาที่ไม่สูงเพื่อเป็นทางเลือกในการแข่งขันกับการใช้รถยนต์ส่วนบุคคล **S2T1** ใช้ความสะดวกในการเข้าถึงพื้นที่ต่าง ๆ เพื่อพัฒนาเส้นทางขนส่งให้ครอบคลุมการขยายตัวของเมือง **S3T2** ลดการพึ่งพิงการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลโดยการเน้นการเดินทางด้วยขนส่งสาธารณะที่มีต้นทุนต่ำ **W4T1** ใช้การส่งเสริมการใช้ขนส่งสาธารณะเพื่อช่วยลดผลกระทบจากการขยายตัวของเมือง	**W1T4** ใช้เทคโนโลยีในการจัดการและลดปัญหาความไม่สะดวกสบายจากยานพาหนะเก่า **W2T4** พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและขอการสนับสนุนจากภาครัฐเพื่อรองรับการขยายตัวของเมือง **W3T4** ปรับปรุงประสิทธิภาพในการบริการเพื่อจัดการกับปัญหาความแออัดและการรอคอยนาน **W4T1** พัฒนาเส้นทางเชื่อมต่อระหว่างระบบขนส่งเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการเดินทาง
10. จังหวัดภูเก็ต		
Strengths (S)	**แนวทางการปฏิบัติเชิงรุก (Strengths and Opportunities : SO)**	**แนวทางการปฏิบัติเชิงป้องกัน (Strengths and Threats : ST)**
	S1O2 พัฒนาเส้นทางขนส่งสาธารณะที่เชื่อมต่อย่านเมืองเก่าและแหล่งท่องเที่ยวสำคัญ เพื่อสร้างความสะดวกและดึงดูดนักท่องเที่ยว **S2O1** ใช้โครงสร้างพื้นฐานที่มีอยู่และความสนับสนุนจากภาครัฐในการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนที่ยั่งยืน เช่น รถไฟฟ้าหรือรถบัสไฟฟ้า **S3O3** ส่งเสริมการใช้เทคโนโลยีในระบบขนส่ง เช่น การจองตั๋วออนไลน์ และแอปพลิเคชันเรียกรถ **S4O4** ส่งเสริมการลงทุนในโครงการที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม เช่น สมาร์ทบัสที่ใช้พลังงานสะอาด	**S1T4** ใช้สถานที่ท่องเที่ยวระดับโลกของภูเก็ตสร้างความได้เปรียบในการแข่งขันกับเมืองท่องเที่ยวอื่น **S2T3** ใช้โครงข่ายถนนที่ดีแก้ไขปัญหาความนิยมการใช้รถส่วนตัวโดยสร้างทางเลือกที่สะดวกกว่าด้วยขนส่งมวลชน **S4T3** พัฒนาความร่วมมือระหว่างภาครัฐและเอกชนเพื่อเพิ่มการใช้ขนส่งสาธารณะในพื้นที่เมือง **S3S4T1** ใช้ระบบสมาร์ทบัสและการลงทุนจากเอกชนเพื่อสร้างทางเลือกที่ดีกว่าเพื่อลดการต่อต้านจากผู้ประกอบการเดิม

ตารางที่ ๔.๑ - ๔ ผลการวิเคราะห์ TOWS Matrix (ต่อ)

	Opportunities (O)	Threats (T)
๑๐. จังหวัดภูเก็ต (ต่อ)		
Weaknesses (W)	**แนวทางการปฏิบัติเชิงแก้ไข (Weakness and Opportunities ; WO)**	**แนวทางการปฏิบัติเชิงรับ (Weakness and Threats ; WT)**
	W1O3 พัฒนาระบบขนส่งมวลชนที่ครอบคลุมพื้นที่รอบนอกเมืองและแหล่งชุมชน และเพิ่มพื้นที่จอดรถ **W3O2** เพิ่มกิจกรรมการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมที่เชื่อมโยงกับระบบขนส่งมวลชนเพื่อกระจายรายได้สู่ชุมชน **W4O1** ใช้การสนับสนุนจากรัฐบาลในการบูรณาการระบบขนส่งให้เป็นเครือข่ายเดียวกัน **W4O4** ปรับปรุงคุณภาพการบริการโดยใช้เทคโนโลยีใหม่ เช่น แอปพลิเคชันการจราจรและการให้บริการที่มีมาตรฐานสม่ำเสมอ **W2O4** ลดปัญหาขยะและน้ำเสีย ผ่านการฟื้นฟูสิ่งแวดล้อมและพื้นที่สีเขียว	**W1T2** ปรับปรุงการบริหารจัดการระบบขนส่งให้เป็นมิตรต่อผู้ใช้และลดความซับซ้อน **W2T4** สร้างแผนอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมเพื่อเสริมสร้างภาพลักษณ์ของเมืองท่องเที่ยวระดับโลก **W3T1** รณรงค์ส่งเสริมให้ชุมชนและนักท่องเที่ยวใช้ขนส่งสาธารณะ เพื่อลดการพึ่งพารถยนต์ส่วนบุคคล **W4T3** จัดทำระบบเชื่อมโยงขนส่งในพื้นที่สำคัญ เช่น สนามบิน ท่าเรือ และย่านการค้า
๑๑. จังหวัดสงขลา (หาดใหญ่)		
Strengths (S)	**แนวทางการปฏิบัติเชิงรุก (Strengths and Opportunities : SO)**	**แนวทางการปฏิบัติเชิงป้องกัน (Strengths and Threats : ST)**
	S1O2 พัฒนาทำเลที่ตั้งเชิงยุทธศาสตร์ของสงขลาและสนามบินหาดใหญ่ให้เป็นศูนย์กลางการเชื่อมต่อขนส่งกับมาเลเซีย เช่น การพัฒนาเส้นทางรถไฟหรือถนนระหว่างประเทศ **S3O3** นำเทคโนโลยีมาใช้ในระบบขนส่ง เช่น การติดตั้งระบบ E-ticket บนรถโดยสารและระบบติดตาม GPS เพื่อเพิ่มความโปร่งใสและความสะดวก **S1O1** พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่ง เช่น การเพิ่มถนนวงแหวนรอบนอกเพื่อรองรับการขยายตัวของเขตเศรษฐกิจพิเศษ	**S2T3** เสริมโครงสร้างพื้นฐานในสนามบินและสถานีขนส่งให้สามารถรับมือกับปัญหาน้ำท่วมและภัยธรรมชาติได้ เช่น การยกระดับพื้นที่และติดตั้งระบบระบายน้ำที่มีประสิทธิภาพ **S3T1** เพิ่มประสิทธิภาพระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมือง เช่น การเพิ่มจำนวนรถโดยสารในช่วงเวลาเร่งด่วน เพื่อลดปัญหาการแข่งขันกับการใช้รถยนต์ส่วนบุคคล **S1T2** ใช้เทคโนโลยีเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการระบบขนส่ง เช่น การพัฒนาแอปพลิเคชันสำหรับติดตามเส้นทางรถโดยสาร **S3T2** ใช้เทคโนโลยีเพิ่มความโปร่งใส เช่น การเปิดเผยข้อมูลเส้นทางและค่าโดยสารรถประจำทางผ่านแอปพลิเคชัน

ตารางที่ ๔.๑ - ๔ ผลการวิเคราะห์ TOWS Matrix (ต่อ)

	Opportunities (O)	Threats (T)
๑๑. จังหวัดสงขลา (หาดใหญ่) (ต่อ)		
Weaknesses (W)	**แนวทางการปฏิบัติเชิงแก้ไข (Weakness and Opportunities ; WO)**	**แนวทางการปฏิบัติเชิงรับ (Weakness and Threats ; WT)**
	W1O1 ใช้งบประมาณจากโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของรัฐบาล เพื่อปรับปรุงและพัฒนาระบบขนส่งในพื้นที่ชนบทW2O3 พัฒนาระบบขนส่งข้ามพรมแดนและเส้นทางที่เชื่อมโยงไปยังประเทศเพื่อนบ้านเพื่อลดการขาดการเชื่อมต่อระหว่างระบบขนส่ง **W2O3** ปรับปรุงยานพาหนะในระบบขนส่ง เช่น การเปลี่ยนไปใช้รถพลังงานสะอาดและติดตั้งระบบ GPS เพื่อเพิ่มมาตรฐานความปลอดภัย **W3O4** ปรับปรุงยานพาหนะในระบบขนส่ง เช่น การเปลี่ยนไปใช้รถพลังงานสะอาดและติดตั้งระบบ GPS เพื่อเพิ่มมาตรฐานความปลอดภัย **W4O2** ส่งเสริมการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานจากภาคเอกชนเพื่อพัฒนาระบบขนส่งที่ตอบโจทย์การเดินทางระหว่างประเทศ	**W5T4** สร้างระบบขนส่งมวลชนที่รองรับความต้องการของประชาชนในเขตเมืองใหญ่ เช่น การศึกษาโครงการรถไฟฟ้าหรือ EV BUS ในพื้นที่หาดใหญ่ **W4T3** วางแผนป้องกันและแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดในเขตเมือง เช่น การกำหนดเส้นทางเดินรถใหม่และจัดทำแผนรับมือน้ำท่วม **W2T3** ปรับปรุงยานพาหนะให้เหมาะสมกับสภาพภูมิอากาศ เช่น การใช้รถที่ทนต่อน้ำท่วมในพื้นที่เสี่ยง **W3T2** ออกมาตรการควบคุมคุณภาพการให้บริการ เช่น การตรวจสอบรถโดยสารและฝึกอบรมพนักงานขับรถเพื่อแก้ปัญหาความโปร่งใส

๔.๒ ภาพรวมของแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักในภูมิภาค (พ.ศ. ๒๕๖๙ - ๒๕๘๐)

๔.๒.๑ วิสัยทัศน์ (Vision)

"เมืองภูมิภาคหลักของประเทศไทย จะต้องมีระบบขนส่งสาธารณะที่ดี มีประสิทธิภาพ สะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย ในราคาที่เหมาะสม เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม เพื่อให้บริการแก่ประชาชนและผู้เยี่ยมเยือนอย่างทั่วถึงและเท่าเทียม"

๔.๒.๒ พันธกิจ (Mission)

๑) พัฒนาระบบขนส่งสาธารณะที่ดี มีประสิทธิภาพ สะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย ในราคาที่เหมาะสม เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม เพื่อรองรับการเดินทางสำหรับคนทุกคน ในเมืองภูมิภาคหลักของประเทศไทย

๒) ส่งเสริมให้เกิดการใช้งานระบบขนส่งสาธารณะและกระตุ้นให้เกิดการเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางจากยานพาหนะส่วนบุคคลมาสู่การเดินทางด้วยขนส่งสาธารณะ (Mode Shift) สำหรับการเดินทางภายในเมืองภูมิภาคหลักของประเทศไทย

๓) แก้ไขปัญหาจากภาคการคมนาคมขนส่งและการจราจรภายในพื้นที่ชุมชนเมืองในเมืองภูมิภาคหลักของประเทศไทยอย่างยั่งยืน

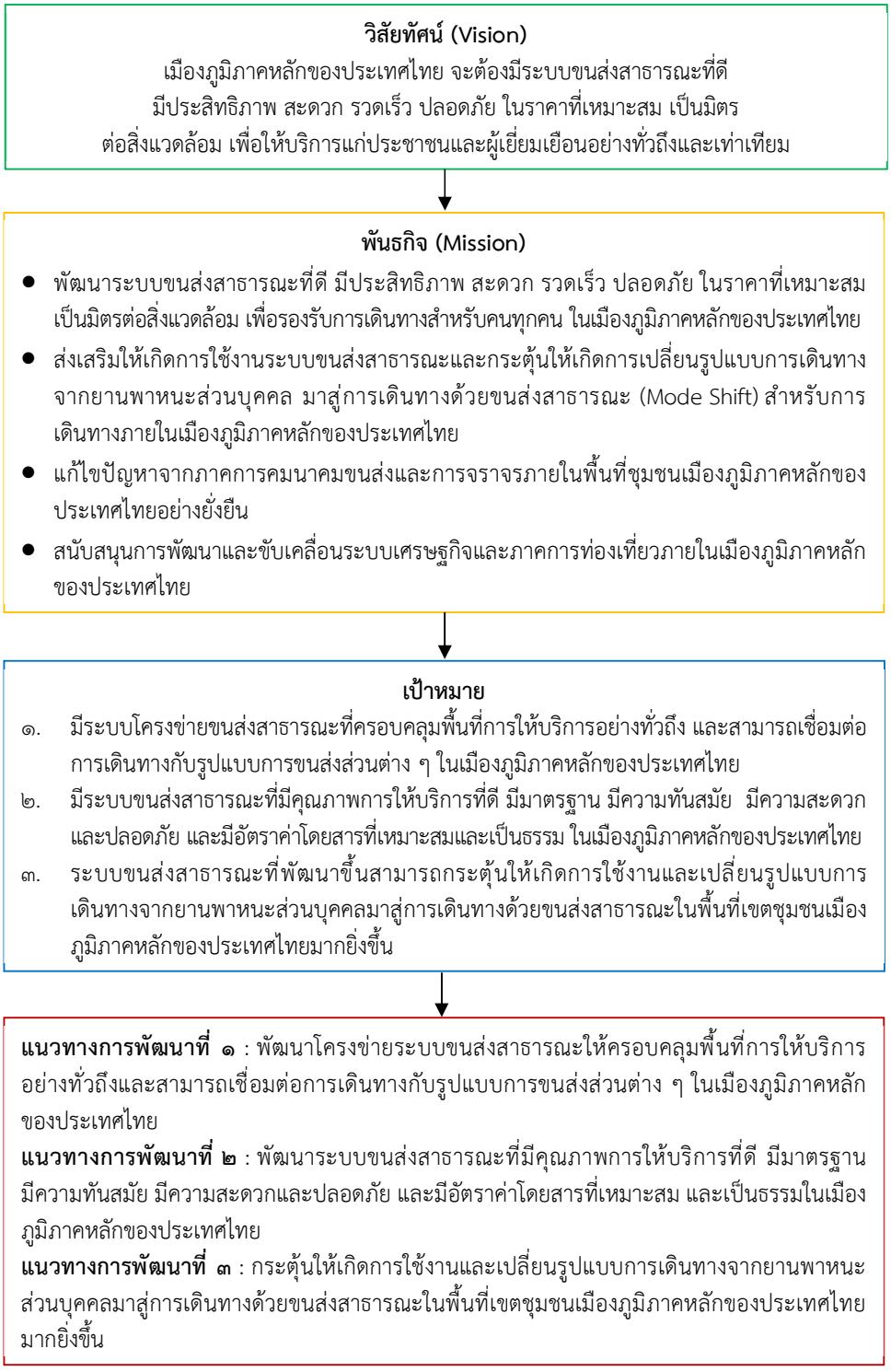
๔) สนับสนุนการพัฒนาและขับเคลื่อนระบบเศรษฐกิจและภาคการท่องเที่ยวภายในเมืองภูมิภาคหลักของประเทศไทย

๔.๒.๓ เป้าหมาย

๑) มีระบบโครงข่ายขนส่งสาธารณะที่ครอบคลุมพื้นที่การให้บริการอย่างทั่วถึงและสามารถเชื่อมต่อการเดินทางกับรูปแบบการขนส่งส่วนต่าง ๆ ในเมืองภูมิภาคหลักของประเทศไทย

๒) มีระบบขนส่งสาธารณะที่มีคุณภาพการให้บริการที่ดี มีมาตรฐาน มีความทันสมัย มีความสะดวกและปลอดภัย และมีอัตราค่าโดยสารที่เหมาะสมและเป็นธรรม ในเมืองภูมิภาคหลักของประเทศไทย

๓) ระบบขนส่งสาธารณะที่พัฒนาขึ้นสามารถกระตุ้นให้เกิดการใช้งานและเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางจากยานพาหนะส่วนบุคคลมาสู่การเดินทางด้วยขนส่งสาธารณะในพื้นที่เขตชุมชนเมืองภูมิภาคหลักของประเทศไทยมากยิ่งขึ้น



รูปที่ ๔.๒ - ๑ แผนเชิงยุทธศาสตร์ของการพัฒนาขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักในภูมิภาค

การกำหนดค่าเป้าหมายของแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักในภูมิภาค (พ.ศ. ๒๕๖๙ - ๒๕๘๐) ซึ่งให้ความสำคัญในการอำนวยความสะดวกแก่ประชาชนในการเข้าถึงระบบขนส่งสาธารณะมากขึ้น และสอดคล้องกับแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ ประเด็นที่ ๗ โครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์และดิจิทัล ที่เน้นถึงการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ เพื่อสนับสนุนการกระจายความเจริญและการสร้างศูนย์เศรษฐกิจใหม่ พัฒนาการเชื่อมโยงระบบคมนาคม เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน ลดความสูญเสียจากการเกิดอุบัติเหตุทางถนน รวมถึงการบูรณาการระบบฐานข้อมูล การเดินทางและขนส่งทุกรูปแบบ เพื่อนำไปสู่การควบคุมสั่งการ และบริหารจัดการจราจรอัจฉริยะทั้งในระดับพื้นที่และระดับประเทศ โดยมีเป้าหมาย คือ การเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองเพิ่มขึ้น โดยมีสัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมดของการเดินทางในเมืองหลักในภูมิภาคเฉลี่ยไม่น้อยกว่าร้อยละ ๒๐ ในช่วงปี ๒๕๗๑ - ๒๕๘๐

๑) การกำหนดค่าเป้าหมายเพื่อนำไปสู่ความสำเร็จของแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักในภูมิภาค (พ.ศ. ๒๕๖๙ - ๒๕๘๐) และให้สอดรับกับค่าเป้าหมายของแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ จึงให้ความสำคัญกับการพัฒนาแนวเส้นทางรถโดยสารสาธารณะให้เป็นไปตามรายละเอียดของแผนปฏิบัติการฯ ฉบับนี้ เพื่อให้เกิดการใช้ระบบรถโดยสารสาธารณะที่เพิ่มมากขึ้นในอนาคต ทั้งนี้ การกำหนดค่าเป้าหมายและตัวชี้วัดแสดงดังตารางที่ ๔.๒ - ๑

ตารางที่ ๔.๒ - ๑ เป้าหมายและตัวชี้วัดแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักในภูมิภาค (พ.ศ. ๒๕๖๙ - ๒๕๘๐)

เป้าหมาย	ตัวชี้วัด	ปีฐาน (๒๕๖๗)	ค่าเป้าหมาย (พ.ศ.)		
			๒๕๗๐	๒๕๗๕	๒๕๘๐
การเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองเพิ่มขึ้น	สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมดของการเดินทางในเมืองหลักในภูมิภาค[๑] (เฉลี่ยร้อยละ)	๓.๒๗[๒]	ไม่น้อยกว่า ๑๐[๓] (เชียงใหม่ นครราชสีมา และภูเก็ต)	ไม่น้อยกว่า ๒๐[๔], [๖] (เชียงใหม่ นครราชสีมา ภูเก็ต เชียงราย อุบลราชธานี สุราษฎร์ธานี และ พระนครศรีอยุธยา)	ไม่น้อยกว่า ๒๐[๕], [๗] (เชียงใหม่ นครราชสีมา ภูเก็ต เชียงราย อุบลราชธานี สุราษฎร์ธานี และ พระนครศรีอยุธยา)

ที่มา : ๑) แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๘๐) (ฉบับแก้ไขเพิ่มเติม), สศช.

๒) รายงานโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมประจำปี พ.ศ. ๒๕๖๗, สนข.

๓) แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๘๐) (ฉบับแก้ไขเพิ่มเติม), สศช. กำหนดเป้าหมายเมืองหลักในภูมิภาค ระหว่างปี พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐ ได้แก่ เชียงใหม่ นครราชสีมา และภูเก็ต โดยกำหนดค่าเป้าหมาย ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๑๐

๔) การศึกษาวิเคราะห์ข้อมูลการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักในภูมิภาค กรุงเทพมหานคร, สนข., (๒๕๖๘) กำหนดเมืองหลักในภูมิภาคเพิ่มเติม โดยกำหนดค่าเป้าหมาย ระหว่างปี พ.ศ. ๒๕๖๙ - ๒๕๗๐ ได้แก่ เชียงราย ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๕ พิษณุโลก ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๕ อุดรธานี ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๑๐ ขอนแก่น ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๑๐ อุบลราชธานี ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๘ พระนครศรีอยุธยา ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๗ สุราษฎร์ธานี ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๕ และสงขลา (หาดใหญ่) ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๕

๕) แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๘๐) (ฉบับแก้ไขเพิ่มเติม), สศช. กำหนดเมืองหลักในภูมิภาค ระหว่างปี พ.ศ. ๒๕๗๑ - ๒๕๗๕ ได้แก่ เชียงใหม่ นครราชสีมา ภูเก็ต เชียงราย อุบลราชธานี สุราษฎร์ธานี และพระนครศรีอยุธยา โดยกำหนดค่าเป้าหมาย ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๒๐

๖) การศึกษาวิเคราะห์ข้อมูลการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักในภูมิภาค กรุงเทพมหานคร, สนข., (๒๕๖๘) กำหนดเมืองหลักในภูมิภาคเพิ่มเติม โดยมีค่าเป้าหมายระหว่างปี พ.ศ. ๒๕๗๑ - ๒๕๗๕ ได้แก่ พิษณุโลก ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๑๐ อุดรธานี ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๑๕ ขอนแก่น ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๑๕ และสงขลา (หาดใหญ่) ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๑๐

๗) การศึกษาวิเคราะห์ข้อมูลการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักในภูมิภาค กรุงเทพมหานคร, สนข., (๒๕๖๘) กำหนดเมืองหลักในภูมิภาคเพิ่มเติม โดยมีค่าเป้าหมายระหว่างปี พ.ศ. ๒๕๗๖ - ๒๕๘๐ ได้แก่ พิษณุโลก อุดรธานี ขอนแก่น และสงขลา (หาดใหญ่) ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๒๐

ทั้งนี้ได้กำหนดค่าตัวชี้วัดรายจังหวัดในภาคผนวก

๔.๓ การพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักในภูมิภาค

๔.๓.๑ การพัฒนารถโดยสารสาธารณะพลังงานไฟฟ้า (EV BUS) มีข้อเสนอแนะการพัฒนารถโดยสารสาธารณะพลังงานไฟฟ้า (EV BUS) ในเขตเมืองหลักในภูมิภาค

๑) การกำหนดกรอบระยะเวลาของการพัฒนารถโดยสารสาธารณะพลังงานไฟฟ้า (EV BUS) ในเขตเมืองหลักในภูมิภาค ทั้ง ๑๑ จังหวัด (จังหวัดเชียงใหม่ จังหวัดเชียงราย จังหวัดพิษณุโลก จังหวัดอุดรธานี จังหวัดขอนแก่น จังหวัดนครราชสีมา จังหวัดอุบลราชธานี จังหวัดพระนครศรีอยุธยา จังหวัดสุราษฎร์ธานี จังหวัดภูเก็ต และจังหวัดสงขลา (หาดใหญ่)) ดังรูปที่ ๔.๓ - ๑

การดำเนินการ	๒๕๖๙ - ๒๕๗๕							๒๕๗๖ - ๒๕๘๐				
	๖๙	๗๐	๗๑	๗๒	๗๓	๗๔	๗๕	๗๖	๗๗	๗๘	๗๘	๘๐
๑) เตรียมโครงการ (ดำเนินการตามระเบียบ กฎหมาย และขั้นตอนทางราชการ ปรับปรุงเส้นทางและการจัดเตรียมงบประมาณ)												
๒) เริ่มกระบวนการจัดซื้อจัดจ้างต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง												
๓) งานก่อสร้าง / งานจัดทำระบบ / งานจัดหา EV BUS												
๔) เปิดให้บริการระบบ EV BUS							เม.ย. ๗๔					

รูปที่ ๔.๓ - ๑ แนวคิดหลักของการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักในภูมิภาค

๒) รูปแบบระบบขนส่งสาธารณะ

รูปแบบของระบบขนส่งสาธารณะที่จะนำมาใช้สำหรับการดำเนินการเลือกใช้ **ระบบรถเมล์พื้นต่ำใช้พลังงานไฟฟ้า (Low - Floor EV BUS) ในรูปแบบการให้บริการแบบใช้พื้นผิวจราจรร่วมกับยวดยานประเภทอื่น ๆ (Street Transit)** โดยปัจจัยพิจารณาที่สำคัญ ได้แก่

- Capacity ปริมาณผู้โดยสารและขีดความสามารถของระบบ
- Accessibility ความสามารถในการเข้าถึงชุมชน
- Flexibility ความยืดหยุ่นของการปรับเปลี่ยนเส้นทางและความถี่
- Cost เงินลงทุนและค่า O&M ต่ำกว่าระบบอื่น ๆ อย่างมีนัยสำคัญ
- Local Contents สามารถพัฒนาและผลิตภายในประเทศได้
- Travel Time Reliability สภาพการจราจรในเมืองภูมิภาค ยังอยู่ในระดับที่สามารถควบคุมเวลาการเดินรถได้ดี
- Project Preparation ความสามารถในการขับเคลื่อนโครงการให้เกิดขึ้นจริงได้ในระยะเวลาอันสั้นกว่าระบบอื่น ๆ

รูปที่ ๔.๓ - ๒ ตัวอย่างระบบขนส่งสาธารณะที่จะนำมาใช้สำหรับการดำเนินการ

๓) รูปแบบการเดินรถ (Schedule/Time Table)

แนวทางในการกำหนดรูปแบบการเดินรถ (Schedule/Time Table) สำหรับระบบขนส่งสาธารณะที่จะนำมาใช้สำหรับการดำเนินการ ดังต่อไปนี้

๓.๑) กำหนดเวลาที่รถจะมาถึงป้ายหยุดรถแต่ละจุด

๓.๒) ดำเนินการได้ยาก ต้องมีการวางแผนที่ดีและมีรายละเอียด รวมถึงต้องควบคุมปัจจัยความเสี่ยง

๓.๓) บริหารต้นทุนได้อย่างมีประสิทธิภาพ และลดเวลารอคอยของคนเดินทางได้

๓.๔) เหมาะกับเมืองทีมี Ridership ไม่สูงนัก

๓.๕) มีการนำเทคโนโลยี Real-time Tracking มาช่วยในการสื่อสารและแจ้งเตือนเวลาแก่ผู้โดยสาร

๔) ความถี่ในการให้บริการ (Policy-based Frequencies)

แนวทางในการกำหนดความถี่ในการให้บริการ (Policy-based Frequencies) สำหรับระบบขนส่งสาธารณะที่จะนำมาใช้สำหรับการดำเนินการ ดังนี้

๔.๑) กำหนดความถี่ในการให้บริการตาม Service Level ที่เหมาะสม โดยวิธีการนี้เหมาะสำหรับเมือง พื้นที่ หรือเส้นทาง ที่เพิ่งเริ่มต้นการพัฒนาขนส่งสาธารณะขึ้นใหม่

๔.๒) ความถี่มาตรฐานของการเดินรถ

๔.๒.๑) ๑๐ ถึง ๒๐ นาที - ในช่วงชั่วโมงเร่งด่วน

๔.๒.๒) ๒๐ ถึง ๖๐ นาที - ในช่วงนอกชั่วโมงเร่งด่วน

ความถี่ในการให้บริการเสนอแนะในเบื้องต้น (Target Service Level) ดังแสดงในตารางที่ ๔.๓ - ๑

ตารางที่ ๔.๓ - ๑ ความถี่ในการให้บริการเสนอแนะในเบื้องต้น (Target Service Level)

ความถี่ในการให้บริการเสนอแนะในเบื้องต้น (Target Service Level)			
ระยะ	ปี ๒๕๗๑ - ๒๕๗๕	ปี ๒๕๗๖ - ๒๕๘๐	ปี ๒๕๘๑ เป็นต้นไป
ช่วงเวลาการบริการ	๖.๐๐ - ๒๑.๐๐ น.	๖.๐๐ - ๒๓.๐๐ น.	๕.๓๐ - ๒๓.๐๐ น.
ชั่วโมงเร่งด่วน (๗.๐๐ - ๙.๐๐ น./ ๑๖.๐๐ - ๑๘.๐๐ น.)	๑๕ นาที	๑๐ นาที	๑๐ นาที หรือ ต่ำกว่า (และขยาย Peak Hour)
นอกชั่วโมงเร่งด่วน/วันหยุด	๓๐ นาที	๒๐ นาที	๑๕ นาที

๕) แนวเส้นทางและแผนการให้บริการเดินรถระบบขนส่งสาธารณะ

โครงข่ายเส้นทางการให้บริการขนส่งสาธารณะในระบบ EV BUS โดยเสนอโครงข่ายแนวเส้นทาง แผนการให้บริการเดินรถ ความถี่ในการให้บริการ และจำนวนรถ EV BUS ที่จะต้องมีให้บริการในแต่ละเส้นทางระบบขนส่งสาธารณะในเมืองหลักในภูมิภาคแยกเป็นรายจังหวัด ดังนี้

๕.๑) จังหวัดเชียงใหม่

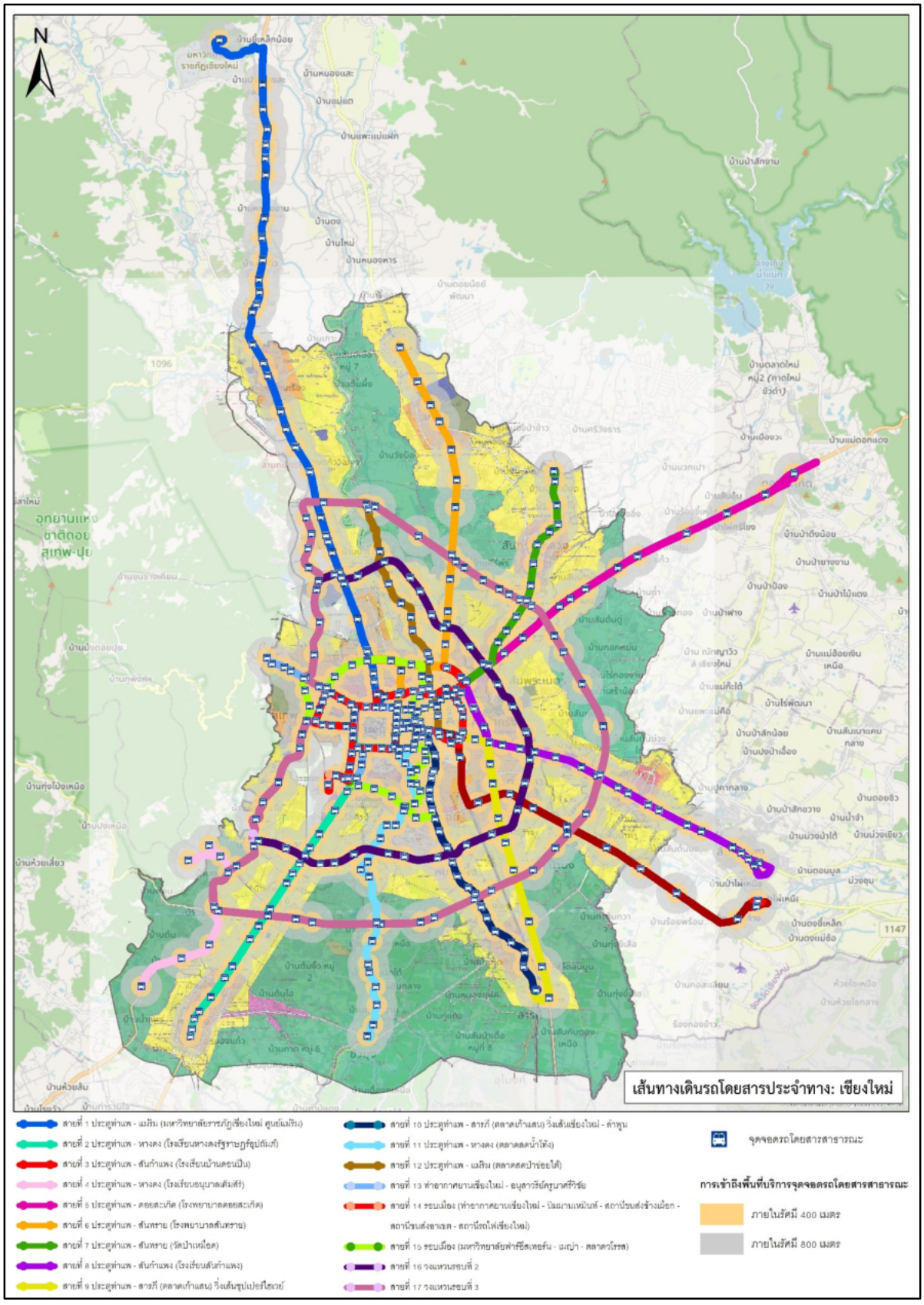
โครงข่ายเส้นทางการให้บริการขนส่งสาธารณะในระบบ EV BUS เสนอไว้ทั้งสิ้น ๑๗ เส้นทาง และ ๗๔๖ ป้ายหยุดรถ รวมระยะทางโครงข่ายการให้บริการรวม ๗๓๓ กิโลเมตร (ไป - กลับ) ครอบคลุมพื้นที่การให้บริการและประชากรในเมืองเชียงใหม่และพื้นที่ต่อเนื่องตามผังเมืองรวมฉบับปัจจุบัน ดังตารางที่ ๔.๓ - ๒ รูปที่ ๔.๓ - ๓ และรายละเอียดเส้นทางเสนอแนะสำหรับระบบขนส่งสาธารณะในเมืองเชียงใหม่ และแผนการเปิดให้บริการระบบขนส่งสาธารณะ ดังตารางที่ ๔.๓ - ๓

ตารางที่ ๔.๓ - ๒ การครอบคลุมพื้นที่การให้บริการและประชากรในเมืองเชียงใหม่ และพื้นที่ต่อเนื่องตามผังเมืองรวมฉบับปัจจุบัน

Catchment Area	พื้นที่ (ตร.กม.)	ประชากร (คน)
พื้นที่ชุมชนตามผังเมืองรวมฯ	๒๔๕.๖	๗๕๓,๓๕๐[๑]
พื้นที่การเข้าถึงในรัศมี ๔๐๐ ม. จากป้ายหยุดรถ	๙๖.๗ (๓๙.๖%)	๓๔๑,๑๐๙ (๔๕.๓%)
พื้นที่การเข้าถึงในรัศมี ๘๐๐ ม. จากป้ายหยุดรถ	๑๘๖.๔ (๗๕.๙%)	๖๕๗,๕๒๕ (๘๗.๓%)

หมายเหตุ: [๑] จำนวนประชากรในเขตพื้นที่ศึกษาที่อาศัยอยู่ในเขตชุมชนตามผังเมืองรวมเมืองฯ

โดยได้กำหนดความถี่ในการให้บริการในเส้นทางต่าง ๆ และจำนวนรถ EV BUS ที่จะต้องมีให้บริการในแต่ละเส้นทาง ดังตารางที่ ๔.๓ - ๔ ถึงตารางที่ ๔.๓ - ๕



รูปที่ ๔.๓ - ๓ แผนที่เส้นทางเดินรถและการครอบคลุมพื้นที่การให้บริการและประชากรในเมืองเชียงใหม่

ตารางที่ ๔.๓ - ๓ รายละเอียดเส้นทางเสนอแนะสำหรับระบบขนส่งสาธารณะในเมืองเชียงใหม่

สายที่	จุดต้นทาง - ปลายทาง	รวม ๒ ทิศทาง		ปีเปิดให้บริการ
		ระยะทาง (กม.)	จำนวนป้าย	
๑	ประตูท่าแพ - แม่ริม (มหาวิทยาลัยราชภัฏเชียงใหม่ ศูนย์แม่ริม)	[illegible]	[illegible]	[illegible]
๒	ประตูท่าแพ - หางดง (โรงเรียนหางดงรัฐราษฎร์อุปถัมภ์)	[illegible]	[illegible]	[illegible]
๓	ประตูท่าแพ - บ้านดอนปืน (โรงเรียนบ้านดอนปืน)	[illegible]	[illegible]	[illegible]
๔	ประตูท่าแพ - หางดง (โรงเรียนอนุบาลเต็มสิริ)	[illegible]	[illegible]	[illegible]
๕	ประตูท่าแพ - ดอยสะเก็ด (โรงพยาบาลดอยสะเก็ด)	[illegible]	[illegible]	[illegible]
๖	ประตูท่าแพ - สันทราย (โรงพยาบาลสันทราย)	[illegible]	[illegible]	[illegible]
๗	ประตูท่าแพ - บ้านป่าเหมือด (วัดป่าเหมือด)	[illegible]	[illegible]	[illegible]
๘	ประตูท่าแพ - สันกำแพง (โรงเรียนสันกำแพง)	[illegible]	[illegible]	[illegible]
๙	ประตูท่าแพ - สารภี (ตลาดเก้าแสน) วิ่งเส้นซุปเปอร์ไฮเวย์	[illegible]	[illegible]	[illegible]
๑๐	ประตูท่าแพ - สารภี (ตลาดเก้าแสน) วิ่งเส้นเชียงใหม่ - ลำพูน	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	ประตูท่าแพ - ตลาดสดน้ำโท้ง	[illegible]	[illegible]	[illegible]
๑๒	ประตูท่าแพ - ป่าข่อยใต้ (ตลาดสดป่าข่อยใต้)	[illegible]	[illegible]	[illegible]
๑๓	ท่าอากาศยานเชียงใหม่ - อนุสาวรีย์ครูบาศรีวิชัย	[illegible]	[illegible]	[illegible]
๑๔	รอบเมือง (ท่าอากาศยานเชียงใหม่ - นิมมานเหมินท์ - สถานีขนส่งช้างเผือก - สถานีขนส่งอาเขต - สถานีรถไฟเชียงใหม่)	[illegible]	[illegible]	[illegible]
๑๕	รอบเมือง (มหาวิทยาลัยฟาร์อีสเทอร์น - เมญ่า - ตลาดวโรรส)	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	วงแหวนรอบที่ ๒	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	วงแหวนรอบที่ ๓	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]		[illegible]	[illegible]	

หมายเหตุ: จำนวนป้ายหยุดรถรวมจะไม่เท่ากับผลรวมของป้ายหยุดรถของแต่ละสาย เนื่องจากมีการใช้ป้ายหยุดรถร่วมกัน

ตารางที่ ๔.๓ - ๔ แผนการเดินรถและความถี่ในการให้บริการในเส้นทางระบบขนส่งสาธารณะในเมืองเชียงใหม่

สาย ที่	จุดต้นทาง - ปลายทาง	แผนการเดินรถและความถี่ในการให้บริการ (Peak/Off - Peak : นาที)												
		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
๑	ประตูท่าแพ - แม่ริม (มหาวิทยาลัยราชภัฏเชียงใหม่ ศูนย์แม่ริม)		๑๕/๓๐	[illegible]	[illegible]	๑๕/๓๐	[illegible]	๑๕/๓๐	๑๐/๒๐	[illegible]	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๑๕
๒	ประตูท่าแพ - หางดง (โรงเรียนหางดงรัฐราษฎร์อุปถัมภ์)		๑๕/๓๐	[illegible]	[illegible]	๑๕/๓๐	[illegible]	๑๕/๓๐	๑๐/๒๐	[illegible]	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๑๕
๓	ประตูท่าแพ - บ้านดอนปืน (โรงเรียนบ้านดอนปืน)		๑๕/๓๐	[illegible]	[illegible]	๑๕/๓๐	[illegible]	๑๕/๓๐	๑๐/๒๐	[illegible]	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๑๕
๔	ประตูท่าแพ - หางดง (โรงเรียนอนุบาลเต็มสิริ)		๑๕/๓๐	[illegible]	[illegible]	๑๕/๓๐	[illegible]	๑๕/๓๐	๑๐/๒๐	[illegible]	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๑๕
๕	ประตูท่าแพ - ดอยสะเก็ด (โรงพยาบาลดอยสะเก็ด)		๑๕/๓๐	[illegible]	[illegible]	๑๕/๓๐	[illegible]	๑๕/๓๐	๑๐/๒๐	[illegible]	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๑๕
๖	ประตูท่าแพ - สันทราย (โรงพยาบาลสันทราย)		๑๕/๓๐	[illegible]	[illegible]	๑๕/๓๐	[illegible]	๑๕/๓๐	๑๐/๒๐	[illegible]	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๑๕
๗	ประตูท่าแพ - บ้านป่าเหมือด (วัดป่าเหมือด)		๑๕/๓๐	[illegible]	[illegible]	๑๕/๓๐	[illegible]	๑๕/๓๐	๑๐/๒๐	[illegible]	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๑๕
๘	ประตูท่าแพ - สันกำแพง (โรงเรียนสันกำแพง)		๑๕/๓๐	[illegible]	[illegible]	๑๕/๓๐	[illegible]	๑๕/๓๐	๑๐/๒๐	[illegible]	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๑๕
๙	ประตูท่าแพ - สารภี (ตลาดเก้าแสน) วิ่งเส้นซุปเปอร์ไฮเวย์		๑๕/๓๐	[illegible]	[illegible]	๑๕/๓๐	[illegible]	๑๕/๓๐	๑๐/๒๐	[illegible]	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๑๕
๑๐	ประตูท่าแพ - สารภี (ตลาดเก้าแสน) วิ่งเส้นเชียงใหม่ - ลำพูน		๑๕/๓๐	[illegible]	[illegible]	๑๕/๓๐	[illegible]	๑๕/๓๐	๑๐/๒๐	[illegible]	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๑๕
[illegible]	ประตูท่าแพ - ตลาดสดน้ำโท้ง		๑๕/๓๐	[illegible]	[illegible]	๑๕/๓๐	[illegible]	๑๕/๓๐	๑๐/๒๐	[illegible]	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๑๕
๑๒	ประตูท่าแพ - ป่าข่อยใต้ (ตลาดสดป่าข่อยใต้)		๑๕/๓๐	[illegible]	[illegible]	๑๕/๓๐	[illegible]	๑๕/๓๐	๑๐/๒๐	[illegible]	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๑๕
๑๓	ท่าอากาศยานเชียงใหม่ - อนุสาวรีย์ครูบาศรีวิชัย		๑๕/๑๕	๑๕/๑๕	๑๕/๑๕	๑๕/๑๕	๑๕/๑๕	๑๕/๑๕	๑๐/๑๐	[illegible]	๑๐/๑๐	๑๐/๑๐	๑๐/๑๐	๑๐/๑๐
๑๔	รอบเมือง (ท่าอากาศยานเชียงใหม่ - นิมมานเหมินท์ - สถานีขนส่งช้างเผือก - สถานีขนส่งอาเขต - สถานีรถไฟเชียงใหม่)		๑๕/๑๕	๑๕/๑๕	๑๕/๑๕	๑๕/๑๕	๑๕/๑๕	๑๕/๑๕	๑๐/๑๐	[illegible]	๑๐/๑๐	๑๐/๑๐	๑๐/๑๐	๑๐/๑๐
๑๕	รอบเมือง (มหาวิทยาลัยฟาร์อีสเทอร์น - เมญ่า - ตลาดวโรรส)		๑๕/๑๕	๑๕/๑๕	๑๕/๑๕	๑๕/๑๕	๑๕/๑๕	๑๕/๑๕	๑๐/๑๐	[illegible]	๑๐/๑๐	๑๐/๑๐	๑๐/๑๐	๑๐/๑๐
[illegible]	วงแหวนรอบที่ ๒		๑๕/๓๐	[illegible]	[illegible]	๑๕/๓๐	[illegible]	๑๕/๓๐	๑๐/๒๐	[illegible]	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๑๕
[illegible]	วงแหวนรอบที่ ๓								๒๐/๔๐	๒๐/๔๐	๒๐/๔๐	๒๐/๔๐	๒๐/๔๐	๒๐/๔๐

ตารางที่ ๔.๓ - ๕ จำนวน EV BUS ที่จะต้องมีให้บริการในแต่ละเส้นทาง (Fleet Size) ระบบขนส่งสาธารณะในเมืองเชียงใหม่

สายที่	จุดต้นทาง - ปลายทาง	จำนวนรถโดยสารในช่วง Peak			จำนวนรถโดยสารในช่วง Off - Peak		
		ปี ๗๐ - ๗๕	ปี ๗๖ - ๘๐	ปี ๘๑+	ปี ๗๐ - ๗๕	ปี ๗๖ - ๘๐	ปี ๘๑+
๑	ประตูท่าแพ - แม่ริม (มหาวิทยาลัยราชภัฏเชียงใหม่ ศูนย์แม่ริม)	๒๑	๓๑	๓๑	๗	๑๐	๑๓
๒	ประตูท่าแพ - หางดง (โรงเรียนหางดงรัฐราษฎร์อุปถัมภ์)	๑๑	๑๖	๑๖	๔	๕	๗
๓	ประตูท่าแพ - บ้านดอนปืน (โรงเรียนบ้านดอนปืน)	๑๓	๒๐	๒๐	๔	๖	๘
๔	ประตูท่าแพ - หางดง (โรงเรียนอนุบาลเต็มสิริ)	๑๖	๒๔	๒๔	๕	๘	๑๐
๕	ประตูท่าแพ - ดอยสะเก็ด (โรงพยาบาลดอยสะเก็ด)	๑๔	๒๐	๒๐	๕	๗	๙
๖	ประตูท่าแพ - สันทราย (โรงพยาบาลสันทราย)	๑๔	๒๑	๒๑	๕	๗	๙
๗	ประตูท่าแพ - บ้านป่าเหมือด (วัดป่าเหมือด)	๑๐	๑๔	๑๔	๓	๕	๖
๘	ประตูท่าแพ - สันกำแพง (โรงเรียนสันกำแพง)	๑๓	๑๙	๑๙	๔	๖	๘
๙	ประตูท่าแพ - สารภี (ตลาดเก้าแสน) วิ่งเส้นซุปเปอร์ไฮเวย์	๑๒	๑๘	๑๘	๔	๖	๘
๑๐	ประตูท่าแพ - สารภี (ตลาดเก้าแสน) วิ่งเส้นเชียงใหม่ - ลำพูน	๙	๑๔	๑๔	๓	๕	๖
๑๑	ประตูท่าแพ - ตลาดสดน้ำโท้ง	๑๒	๑๘	๑๘	๔	๖	๘
๑๒	ประตูท่าแพ - ป่าข่อยใต้ (ตลาดสดป่าข่อยใต้)	๙	๑๔	๑๔	๓	๕	๖
๑๓	ท่าอากาศยานเชียงใหม่ - อนุสาวรีย์ครูบาศรีวิชัย	๙	๑๓	๑๓	๓	๔	๖
๑๔	รอบเมือง (ท่าอากาศยานเชียงใหม่ - นิมมานเหมินท์ - สถานีขนส่งช้างเผือก - สถานีขนส่งอาเขต - สถานีรถไฟเชียงใหม่)	๙	๑๓	๑๓	๓	๔	๖
๑๕	รอบเมือง (มหาวิทยาลัยฟาร์อีสเทอร์น - เมญ่า - ตลาดวโรรส)	๘	๑๑	๑๑	๓	๔	๕
๑๖	วงแหวนรอบที่ ๒	๒๗	๔๐	๔๐	๙	๑๓	๑๗
๑๗	วงแหวนรอบที่ ๓	-	๒๘	๒๘	-	๙	๑๒
รวม		๒๐๗	๓๓๔	๓๓๔	๖๙	๑๑๐	๑๔๔
รวมสำรอง (ร้อยละ ๑๕ ของจำนวนรถทั้งหมด)		**๒๓๘**	**๓๘๔**	**๓๘๔**	**๗๙**	**๑๒๗**	**๑๖๖**

๕.๒) จังหวัดเชียงราย

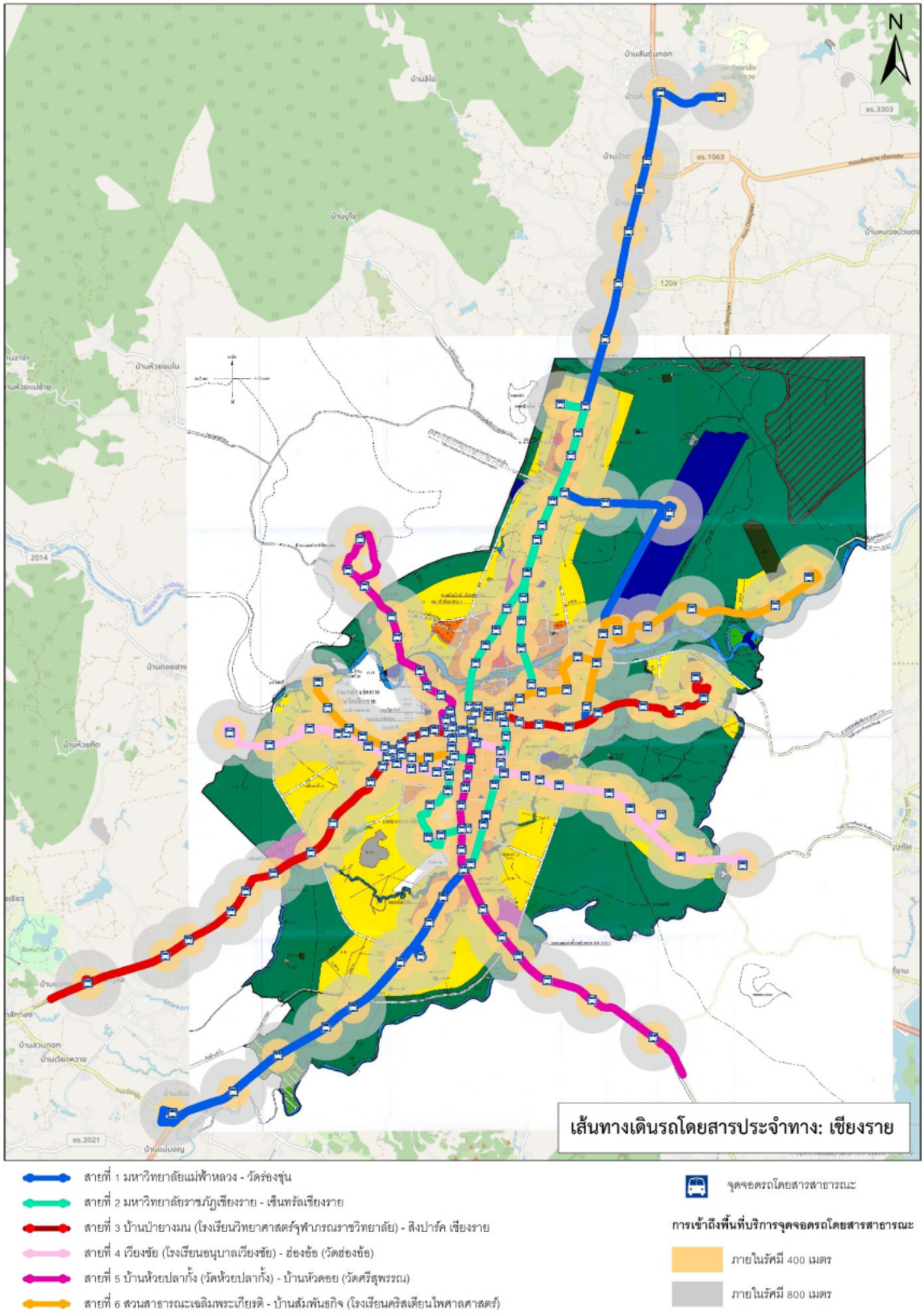
โครงข่ายเส้นทางการให้บริการขนส่งสาธารณะในระบบ EV BUS เสนอไว้ทั้งสิ้น ๖ เส้นทาง และ ๓๑๔ ป้ายหยุดรถ รวมระยะทางโครงข่ายการให้บริการรวม ๒๕๓ กิโลเมตร (ไป - กลับ) ครอบคลุมพื้นที่การให้บริการและประชากรในเมืองเชียงรายและพื้นที่ต่อเนื่องตามผังเมืองรวมฉบับปัจจุบัน ดังตารางที่ ๔.๓ - ๖ รูปที่ ๔.๓ - ๔ และรายละเอียดเส้นทางเสนอแนะสำหรับระบบขนส่งสาธารณะในเมืองเชียงรายและแผนการเปิดให้บริการระบบขนส่งสาธารณะ ดังตารางที่ ๔.๓ - ๗

ตารางที่ ๔.๓ - ๖ การครอบคลุมพื้นที่การให้บริการและประชากรในเมืองเชียงราย และพื้นที่ต่อเนื่องตามผังเมืองรวมฉบับปัจจุบัน

Catchment Area	พื้นที่ (ตร.กม.)	ประชากร (คน)
พื้นที่ชุมชนตามผังเมืองรวมฯ	๗๖.๒	๙๙,๗๕๐[๑]
พื้นที่การเข้าถึงในรัศมี ๔๐๐ ม. จากป้ายหยุดรถ	๓๓.๕ (๔๔%)	๕๒,๖๖๘ (๕๒.๘%)
พื้นที่การเข้าถึงในรัศมี ๘๐๐ ม. จากป้ายหยุดรถ	๖๑.๘ (๘๑.๒%)	๘๙,๐๗๗ (๘๙.๓%)

หมายเหตุ: [๑] จำนวนประชากรในเขตพื้นที่ศึกษาที่อาศัยอยู่ในเขตชุมชนตามผังเมืองรวมเมืองฯ

โดยได้กำหนดความถี่ในการให้บริการในเส้นทางต่าง ๆ และจำนวนรถ EV BUS ที่จะต้องมีให้บริการในแต่ละเส้นทาง ดังตารางที่ ๔.๓ - ๘ ถึงตารางที่ ๔.๓ - ๙



รูปที่ ๔.๓ - ๔ แผนที่เส้นทางเดินรถและการครอบคลุมพื้นที่การให้บริการและประชากรในเมืองเชียงราย

ตารางที่ ๔.๓ - ๗ รายละเอียดเส้นทางเสนอแนะสำหรับระบบขนส่งสาธารณะในเมืองเชียงราย

สายที่	จุดต้นทาง - ปลายทาง	รวม ๒ ทิศทาง		ปีเปิดให้บริการ
		ระยะทาง (กม.)	จำนวนป้าย	
๑	มหาวิทยาลัยแม่ฟ้าหลวง - วัดร่องขุ่น	[illegible]	๘๑	๒๕๗๐
๒	มหาวิทยาลัยราชภัฏเชียงราย - เซ็นทรัลเชียงราย	[illegible]	๕๖	๒๕๗๐
๓	บ้านป่ายางมน (โรงเรียนวิทยาศาสตร์จุฬาภรณราชวิทยาลัย) - สิงปาร์ค เชียงราย	[illegible]	๖๐	๒๕๗๐
๔	เวียงชัย (โรงเรียนอนุบาลเวียงชัย) - ฮ่องอ้อ (วัดฮ่องอ้อ)	[illegible]	๕๙	๒๕๗๐
๕	บ้านห้วยปลากั้ง (วัดห้วยปลากั้ง) - บ้านหัวดอย (วัดศรีสุพรรณ)	[illegible]	๕๕	๒๕๗๐
๖	สวนสาธารณะเฉลิมพระเกียรติ - บ้านสัมพันธกิจ (โรงเรียนคริสเตียนไพศาลศาสตร์)	๓๖.๘	๕๘	๒๕๗๐
[illegible]		[illegible]	[illegible]	

หมายเหตุ: จำนวนป้ายหยุดรถรวมจะไม่เท่ากับผลรวมของป้ายหยุดรถของแต่ละสาย เนื่องจากมีการใช้ป้ายหยุดรถร่วมกัน

ตารางที่ ๔.๓ - ๘ แผนการเดินรถและความถี่ในการให้บริการในเส้นทางระบบขนส่งสาธารณะในเมืองเชียงราย

[illegible] ที่	จุดต้นทาง - ปลายทาง	แผนการเดินรถและความถี่ในการให้บริการ (Peak/Off - Peak : นาที)												
		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
๑	มหาวิทยาลัยแม่ฟ้าหลวง - วัดร่องขุ่น		[illegible]	๑๕/๓๐	[illegible]	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	[illegible]	๑๐/๒๐	[illegible]	๑๐/๒๐	[illegible]	๑๐/๒๐	๑๐/๑๕
๒	มหาวิทยาลัยราชภัฏเชียงราย - เซ็นทรัลเชียงราย		๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๑๕
๓	บ้านป่ายางมน (โรงเรียนวิทยาศาสตร์จุฬาภรณราชวิทยาลัย) - สิงปาร์ค เชียงราย		๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๑๕
๔	เวียงชัย (โรงเรียนอนุบาลเวียงชัย) - ฮ่องอ้อ (วัดฮ่องอ้อ)		๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๑๕
๕	บ้านห้วยปลากั้ง (วัดห้วยปลากั้ง) - บ้านหัวดอย (วัดศรีสุพรรณ)		๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๑๕
๖	สวนสาธารณะเฉลิมพระเกียรติ - บ้านสัมพันธกิจ (โรงเรียนคริสเตียนไพศาลศาสตร์)		๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๑๕

ตารางที่ ๔.๓ - ๙ จำนวน EV BUS ที่จะต้องมีให้บริการในแต่ละเส้นทาง (Fleet Size) ระบบขนส่งสาธารณะในเมืองเชียงราย

สายที่	จุดต้นทาง - ปลายทาง	จำนวนรถโดยสารในช่วง Peak			จำนวนรถโดยสารในช่วง Off - Peak		
		ปี ๗๐ - ๗๕	ปี ๗๖ - ๘๐	ปี ๘๑+	ปี ๗๐ - ๗๕	ปี ๗๖ - ๘๐	ปี ๘๑+
๑	มหาวิทยาลัยแม่ฟ้าหลวง - วัดร่องขุ่น	๑๖	๒๔	๒๔	๘	๑๒	๑๖
๒	มหาวิทยาลัยราชภัฏเชียงราย - เซ็นทรัลเชียงราย	๖	๙	๙	๓	๕	๖
๓	บ้านป่ายางมน (โรงเรียนวิทยาศาสตร์จุฬาภรณราชวิทยาลัย) - สิงปาร์ค เชียงราย	๙	๑๓	๑๓	๕	๗	๙
๔	เวียงชัย (โรงเรียนอนุบาลเวียงชัย) - ฮ่องอ้อ (วัดฮ่องอ้อ)	๗	๑๑	๑๑	๔	๖	๗
๕	บ้านห้วยปลากั้ง (วัดห้วยปลากั้ง) - บ้านหัวดอย (วัดศรีสุพรรณ)	๘	๑๑	๑๑	๔	๖	๘
๖	สวนสาธารณะเฉลิมพระเกียรติ - บ้านสัมพันธกิจ (โรงเรียนคริสเตียนไพศาลศาสตร์)	๘	๑๒	๑๒	๔	๖	๘
รวม		๕๔	๘๐	๘๐	๒๘	๔๒	๕๔
รวมสำรอง (ร้อยละ ๑๕ ของจำนวนรถทั้งหมด)		**๖๒**	**๙๒**	**๙๒**	**๓๒**	**๔๘**	**๖๒**

๕.๓) จังหวัดพิษณุโลก

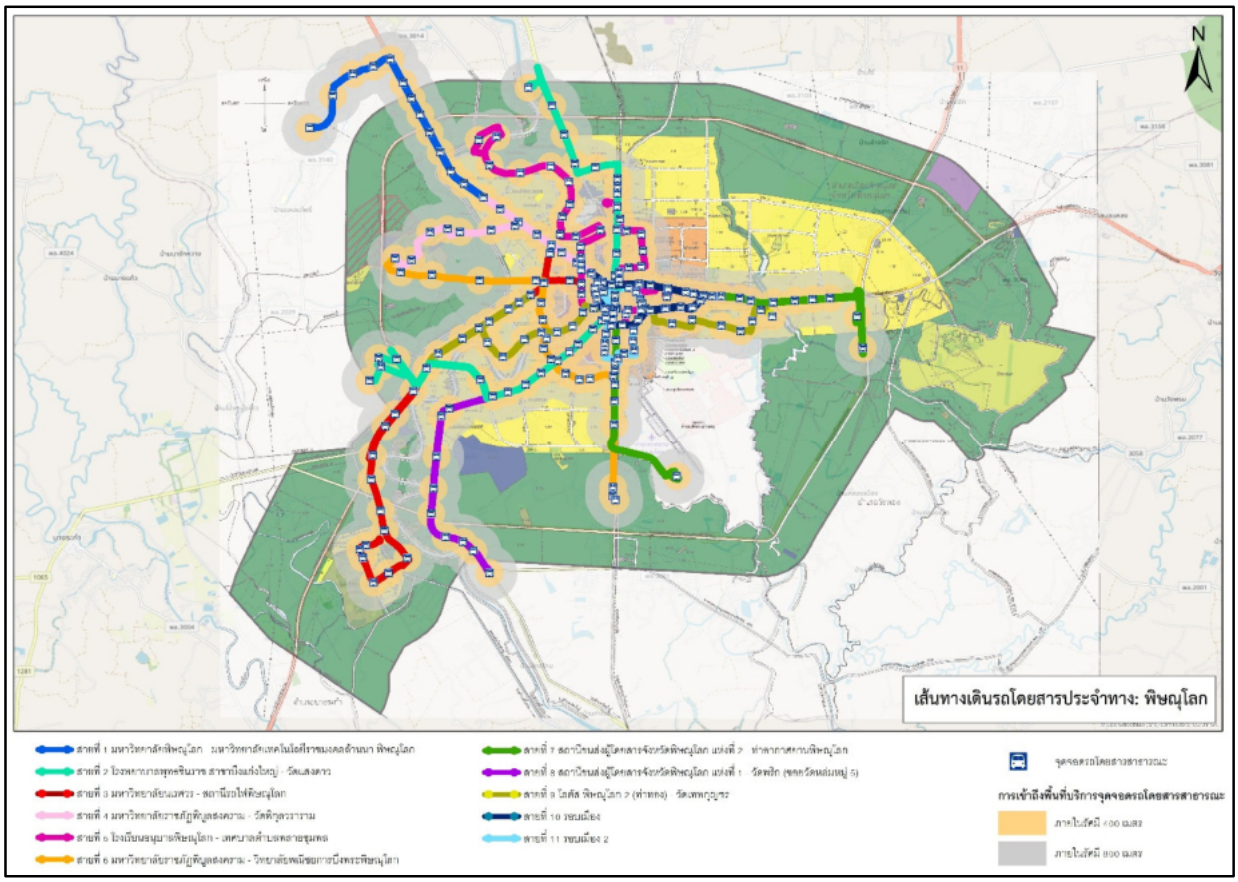
โครงข่ายเส้นทางการให้บริการขนส่งสาธารณะในระบบ EV BUS เสนอไว้ทั้งสิ้น ๑๑ เส้นทาง และ ๔๑๖ ป้ายหยุดรถ รวมระยะทางโครงข่ายการให้บริการรวม ๓๖๗ กิโลเมตร (ไป - กลับ) ครอบคลุมพื้นที่การให้บริการและประชากรในเมืองพิษณุโลกและพื้นที่ต่อเนื่องตามผังเมืองรวมฉบับปัจจุบัน ดังตารางที่ ๔.๓ - ๑๐ รูปที่ ๔.๓ - ๕ และรายละเอียดเส้นทางเสนอแนะสำหรับระบบขนส่งสาธารณะในเมืองพิษณุโลกและแผนการเปิดให้บริการระบบขนส่งสาธารณะ ดังตารางที่ ๔.๓ - ๑๑

ตารางที่ ๔.๓ - ๑๐ การครอบคลุมพื้นที่การให้บริการและประชากรในเมืองพิษณุโลก และพื้นที่ต่อเนื่องตามผังเมืองรวมฉบับปัจจุบัน

Catchment Area	พื้นที่ (ตร.กม.)	ประชากร (คน)
พื้นที่ชุมชนตามผังเมืองรวมฯ	๙๑.๙๕	๑๕๕,๘๐๐[๑]
พื้นที่การเข้าถึงในรัศมี ๔๐๐ ม. จากป้ายหยุดรถ	๓๙.๕ (๔๒.๙%)	๗๓,๕๓๘ (๔๗.๒%)
พื้นที่การเข้าถึงในรัศมี ๘๐๐ ม. จากป้ายหยุดรถ	๖๑.๘ (๖๗.๘%)	๑๑๖,๒๒๗ (๗๔.๖%)

หมายเหตุ: [๑] จำนวนประชากรในเขตพื้นที่ศึกษาที่อาศัยอยู่ในเขตชุมชนตามผังเมืองรวมเมืองฯ

โดยได้กำหนดความถี่ในการให้บริการในเส้นทางต่าง ๆ และจำนวนรถ EV BUS ที่จะต้องมีให้บริการในแต่ละเส้นทาง ดังตารางที่ ๔.๓ - ๑๒ ถึงตารางที่ ๔.๓ - ๑๓



รูปที่ ๔.๓ - ๕ แผนที่เส้นทางเดินรถและการครอบคลุมพื้นที่การให้บริการและประชากรในเมืองพิษณุโลก

ตารางที่ ๔.๓ - ๑๑ รายละเอียดเส้นทางเสนอแนะสำหรับระบบขนส่งสาธารณะในเมืองพิษณุโลก

สายที่	จุดต้นทาง - ปลายทาง	รวม ๒ ทิศทาง		ปีเปิดให้บริการ
		ระยะทาง (กม.)	จำนวนป้าย	
๑	มหาวิทยาลัยพิษณุโลก - มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลล้านนา พิษณุโลก	๔๔	๗๖	๒๕๗๐
๒	โรงพยาบาลพุทธชินราช สาขาบึงแก่งใหญ่ - วัดแสงดาว	๓๙	๕๙	๒๕๗๐
๓	มหาวิทยาลัยนเรศวร - สถานีรถไฟพิษณุโลก	๔๕	๖๙	๒๕๗๐
๔	มหาวิทยาลัยราชภัฏพิบูลสงคราม - วัดพิกุลวราราม	๓๒	๖๗	๒๕๗๐
๕	โรงเรียนอนุบาลพิษณุโลก - เทศบาลตำบลพลายชุมพล	๔๒	๙๑	๒๕๗๐
๖	มหาวิทยาลัยราชภัฏพิบูลสงคราม - วิทยาลัยพณิชยการบึงพระพิษณุโลก	๒๖	๔๐	๒๕๗๐
๗	สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดพิษณุโลก แห่งที่ ๒ - ท่าอากาศยานพิษณุโลก	๓๖	๖๒	๒๕๗๐
๘	สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดพิษณุโลก แห่งที่ ๑ - วัดพริก (ซอยวัดหล่มหมู่ ๕)	๓๒	๖๓	๒๕๗๐
๙	โลตัส พิษณุโลก ๒ (ท่าทอง) - วัดเทพกุญชร	๓๒	๖๓	๒๕๗๐
๑๐	รอบเมือง ๑	๑๖	๔๗	๒๕๗๐
๑๑	รอบเมือง ๒	๒๓	๗๔	๒๕๗๐
[illegible]		**๓๖๗**	[illegible]	

หมายเหตุ: จำนวนป้ายหยุดรถรวมจะไม่เท่ากับผลรวมของป้ายหยุดรถของแต่ละสาย เนื่องจากมีการใช้ป้ายหยุดรถร่วมกัน

ตารางที่ ๔.๓ - ๑๒ แผนการเดินรถและความถี่ในการให้บริการในเส้นทางระบบขนส่งสาธารณะในเมืองพิษณุโลก

ลำดับที่	จุดต้นทาง - ปลายทาง	แผนการเดินรถและความถี่ในการให้บริการ (Peak/Off - Peak : นาที)												
		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
๑	มหาวิทยาลัยพิษณุโลก - มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลล้านนา พิษณุโลก		๑๕/๓๐	[illegible]	๑๕/๓๐	[illegible]	๑๕/๓๐	[illegible]	๑๐/๒๐	[illegible]	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	[illegible]	๑๐/๑๕
๒	โรงพยาบาลพุทธชินราช สาขาบึงแก่งใหญ่ - วัดแสงดาว		๑๕/๓๐	[illegible]	๑๕/๓๐	[illegible]	๑๕/๓๐	[illegible]	๑๐/๒๐	[illegible]	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	[illegible]	๑๐/๑๕
๓	มหาวิทยาลัยนเรศวร - สถานีรถไฟพิษณุโลก		๑๕/๓๐	[illegible]	๑๕/๓๐	[illegible]	๑๕/๓๐	[illegible]	๑๐/๒๐	[illegible]	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	[illegible]	๑๐/๑๕
๔	มหาวิทยาลัยราชภัฏพิบูลสงคราม - วัดพิกุลวราราม		๑๕/๓๐	[illegible]	๑๕/๓๐	[illegible]	๑๕/๓๐	[illegible]	๑๐/๒๐	[illegible]	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	[illegible]	๑๐/๑๕
๕	โรงเรียนอนุบาลพิษณุโลก - เทศบาลตำบลพลายชุมพล		๑๕/๓๐	[illegible]	๑๕/๓๐	[illegible]	๑๕/๓๐	[illegible]	๑๐/๒๐	[illegible]	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	[illegible]	๑๐/๑๕
๖	มหาวิทยาลัยราชภัฏพิบูลสงคราม - วิทยาลัยพณิชยการบึงพระพิษณุโลก		๑๕/๓๐	[illegible]	๑๕/๓๐	[illegible]	๑๕/๓๐	[illegible]	๑๐/๒๐	[illegible]	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	[illegible]	๑๐/๑๕
๗	สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดพิษณุโลก แห่งที่ ๒ - ท่าอากาศยานพิษณุโลก		๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๑๕
๘	สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดพิษณุโลก แห่งที่ ๑ - วัดพริก (ซอยวัดหล่มหมู่ ๕)		๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๑๕
๙	โลตัส พิษณุโลก ๒ (ท่าทอง) - วัดเทพกุญชร		๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๑๕
๑๐	รอบเมือง		๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๑๕
๑๑	รอบเมือง ๒		๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๑๕

ตารางที่ ๔.๓ - ๑๓ จำนวน EV BUS ที่จะต้องมีให้บริการในแต่ละเส้นทาง (Fleet Size) ระบบขนส่งสาธารณะในเมืองพิษณุโลก

สายที่	จุดต้นทาง - ปลายทาง	จำนวนรถโดยสารในช่วง Peak			จำนวนรถโดยสารในช่วง Off - Peak		
		ปี ๗๐ - ๗๕	ปี ๗๖ - ๘๐	ปี ๘๑+	ปี ๗๐ - ๗๕	ปี ๗๖ - ๘๐	ปี ๘๑+
๑	มหาวิทยาลัยพิษณุโลก - มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลล้านนา พิษณุโลก	๙	๑๔	๑๔	๕	๗	๙
๒	โรงพยาบาลพุทธชินราช สาขาบึงแก่งใหญ่ - วัดแสงดาว	๘	๑๒	๑๒	๔	๖	๘
๓	มหาวิทยาลัยนเรศวร - สถานีรถไฟพิษณุโลก	๙	๑๔	๑๔	๕	๗	๙
๔	มหาวิทยาลัยราชภัฏพิบูลสงคราม - วัดพิกุลวราราม	๗	๑๐	๑๐	๔	๕	๗
๕	โรงเรียนอนุบาลพิษณุโลก - เทศบาลตำบลพลายชุมพล	๙	๑๓	๑๓	๕	๗	๙
๖	มหาวิทยาลัยราชภัฏพิบูลสงคราม - วิทยาลัยพณิชยการบึงพระพิษณุโลก	๖	๘	๘	๓	๔	๖
๗	สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดพิษณุโลก แห่งที่ ๒ - ท่าอากาศยานพิษณุโลก	๘	๑๑	๑๑	๔	๖	๘
๘	สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดพิษณุโลก แห่งที่ ๑ - วัดพริก (ซอยวัดหล่มหมู่ ๕)	๗	๑๐	๑๐	๔	๕	๗
๙	โลตัส พิษณุโลก ๒ (ท่าทอง) - วัดเทพกุญชร	๗	๑๐	๑๐	๔	๕	๗
๑๐	รอบเมือง	๔	๕	๕	๒	๓	๔
๑๑	รอบเมือง ๒	๕	๗	๗	๓	๔	๕
รวม		๗๙	๑๑๔	๑๑๔	๔๓	๕๙	๗๙
รวมสำรอง (ร้อยละ ๑๕ ของจำนวนรถทั้งหมด)		**๙๑**	**๑๓๑**	**๑๓๑**	**๔๙**	**๖๘**	**๙๑**

๕.๔) จังหวัดอุดรธานี

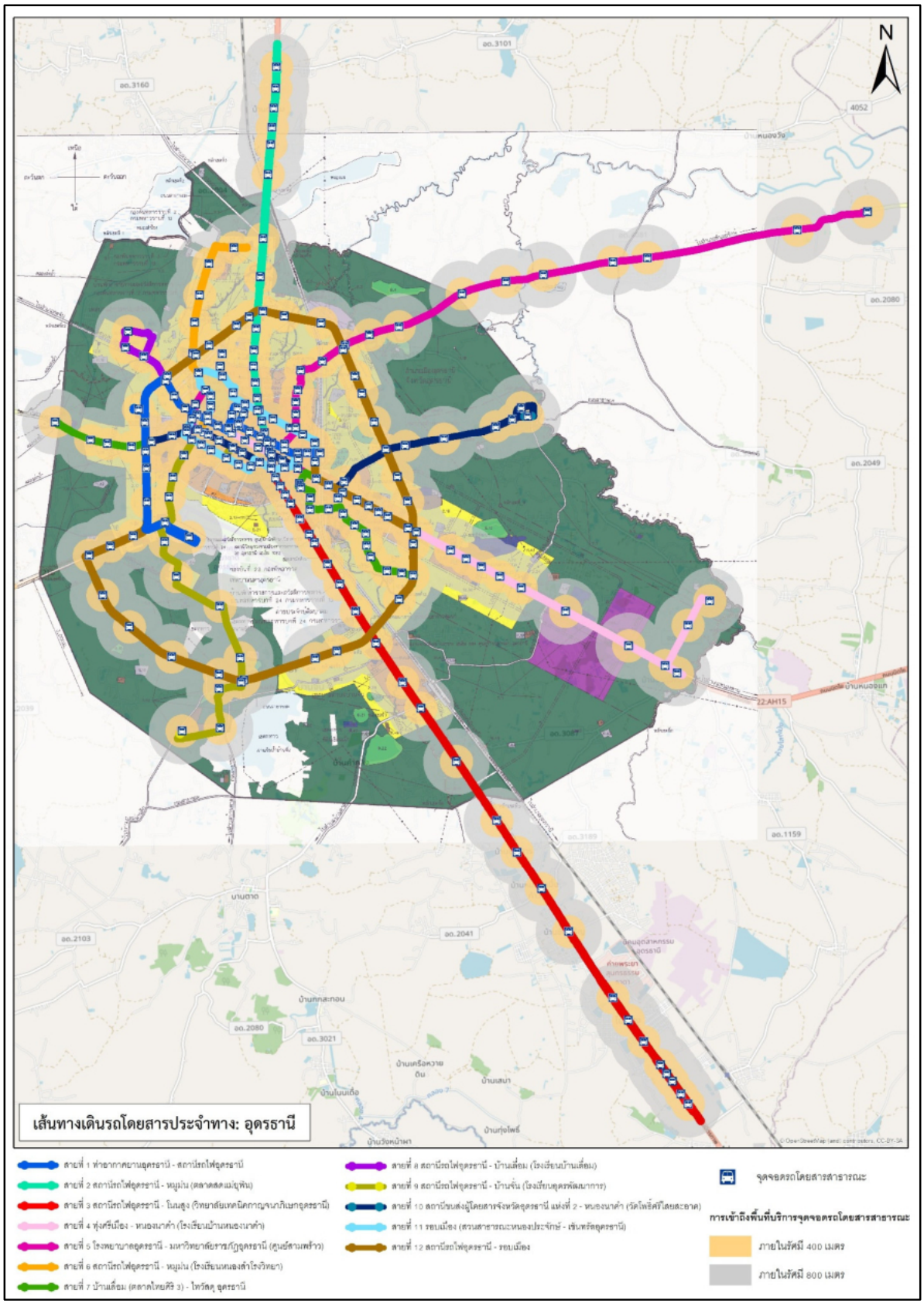
โครงข่ายเส้นทางการให้บริการขนส่งสาธารณะในระบบ EV BUS เสนอไว้ทั้งสิ้น ๑๒ เส้นทาง และ ๔๔๔ ป้ายหยุดรถ รวมระยะทางโครงข่ายการให้บริการรวม ๓๗๓ กิโลเมตร (ไป - กลับ) ครอบคลุมพื้นที่การให้บริการและประชากรในเมืองอุดรธานีและพื้นที่ต่อเนื่องตามผังเมืองรวมฉบับปัจจุบัน ดังตารางที่ ๔.๓ - ๑๔ รูปที่ ๔.๓ - ๖ และรายละเอียดเส้นทางเสนอแนะสำหรับระบบขนส่งสาธารณะในเมืองอุดรธานีและแผนการเปิดให้บริการระบบขนส่งสาธารณะ ดังตารางที่ ๔.๓ - ๑๕

ตารางที่ ๔.๓ - ๑๔ การครอบคลุมพื้นที่การให้บริการและประชากรในเมืองอุดรธานี และพื้นที่ต่อเนื่องตามผังเมืองรวมฉบับปัจจุบัน

Catchment Area	พื้นที่ (ตร.กม.)	ประชากร (คน)
พื้นที่ชุมชนตามผังเมืองรวมฯ	๖๑.๖๒	๒๓๕,๐๐๐[๑]
พื้นที่การเข้าถึงในรัศมี ๔๐๐ ม. จากป้ายหยุดรถ	๖๕.๓ (๔๐.๑๒%)	๑๐๓,๖๓๕ (๔๔.๑%)
พื้นที่การเข้าถึงในรัศมี ๘๐๐ ม. จากป้ายหยุดรถ	๕๕.๗๒ (๙๐.๔%)	๒๒๖,๓๐๕ (๙๖.๓%)

หมายเหตุ: [๑] จำนวนประชากรในเขตพื้นที่ศึกษาที่อาศัยอยู่ในเขตชุมชนตามผังเมืองรวมเมืองฯ

โดยได้กำหนดความถี่ในการให้บริการในเส้นทางต่าง ๆ และจำนวนรถ EV BUS ที่จะต้องมีให้บริการในแต่ละเส้นทาง ดังตารางที่ ๔.๓ - ๑๖ ถึงตารางที่ ๔.๓ - ๑๗



รูปที่ ๔.๓ - ๖ แผนที่เส้นทางเดินรถและการครอบคลุมพื้นที่การให้บริการและประชากรในเมืองอุดรธานี

ตารางที่ ๔.๓ - ๑๕ รายละเอียดเส้นทางเสนอแนะสำหรับระบบขนส่งสาธารณะในเมืองอุดรธานี

สายที่	จุดต้นทาง - ปลายทาง	รวม ๒ ทิศทาง		ปีเปิดให้บริการ
		ระยะทาง (กม.)	จำนวนป้าย	
๑	ท่าอากาศยานอุดรธานี - สถานีรถไฟอุดรธานี	๒๓.๕	๕๒	๒๕๗๐
๒	สถานีรถไฟอุดรธานี - หมูม่น (ตลาดสดแม่ยุพิน)	๒๑.๙	๔๓	๒๕๗๐
๓	สถานีรถไฟอุดรธานี - โนนสูง (วิทยาลัยเทคนิคกาญจนาภิเษกอุดรธานี)	๔๙.๑	๙๑	๒๕๗๐
๔	ทุ่งศรีเมือง - หนองนาคำ (โรงเรียนบ้านหนองนาคำ)	๓๐.๖	๕๖	๒๕๗๐
๕	โรงพยาบาลอุดรธานี - มหาวิทยาลัยราชภัฏอุดรธานี (ศูนย์สามพร้าว)	๔๔.๓	๗๐	๒๕๗๐
๖	สถานีรถไฟอุดรธานี - หมูม่น (โรงเรียนหนองสำโรงวิทยา)	๑๗.๘	๔๕	๒๕๗๐
๗	บ้านเลื่อม (ตลาดไทยศิริ ๓) - ไทวัสดุ อุดรธานี	๒๘.๖	๗๔	๒๕๗๐
๘	สถานีรถไฟอุดรธานี - บ้านเลื่อม (โรงเรียนบ้านเลื่อม)	๑๕	๔๓	๒๕๗๐
๙	สถานีรถไฟอุดรธานี - บ้านจั่น (โรงเรียนอุดรพัฒนาการ)	๒๘	๕๐	๒๕๗๐
๑๐	สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดอุดรธานี แห่งที่ ๒ - หนองนาคำ (วัดโพธิ์ศรีไสยสะอาด)	๒๖.๒	๖๐	๒๕๗๐
๑๑	รอบเมือง (สวนสาธารณะหนองประจักษ์ - เซ็นทรัลอุดรธานี)	๑๙.๖	๕๘	๒๕๗๐
๑๒	สถานีรถไฟอุดรธานี - รอบเมือง	๖๘.๕	๑๐๖	๒๕๗๖
[illegible]		[illegible]	[illegible]	

หมายเหตุ: จำนวนป้ายหยุดรถรวมจะไม่เท่ากับผลรวมของป้ายหยุดรถของแต่ละสาย เนื่องจากมีการใช้ป้ายหยุดรถร่วมกัน

ตารางที่ ๔.๓ - ๑๖ แผนการเดินรถและความถี่ในการให้บริการในเส้นทางระบบขนส่งสาธารณะในเมืองอุดรธานี

สาย ที่	จุดต้นทาง - ปลายทาง	แผนการเดินรถและความถี่ในการให้บริการ (Peak/Off - Peak : นาที)												
		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
๑	ท่าอากาศยานอุดรธานี - สถานีรถไฟอุดรธานี		๑๕/๓๐	[illegible]	๑๕/๓๐	[illegible]	๑๕/๓๐	[illegible]	[illegible]	๑๐/๒๐	[illegible]	๑๐/๒๐	[illegible]	๑๐/๑๕
๒	สถานีรถไฟอุดรธานี - หมูม่น (ตลาดสดแม่ยุพิน)		๑๕/๓๐	[illegible]	๑๕/๓๐	[illegible]	๑๕/๓๐	[illegible]	[illegible]	๑๐/๒๐	[illegible]	๑๐/๒๐	[illegible]	๑๐/๑๕
๓	สถานีรถไฟอุดรธานี - โนนสูง (วิทยาลัยเทคนิคกาญจนาภิเษกอุดรธานี)		๑๕/๓๐	[illegible]	๑๕/๓๐	[illegible]	๑๕/๓๐	[illegible]	[illegible]	๑๐/๒๐	[illegible]	๑๐/๒๐	[illegible]	๑๐/๑๕
๔	ทุ่งศรีเมือง - หนองนาคำ (โรงเรียนบ้านหนองนาคำ)		๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๑๕
๕	โรงพยาบาลอุดรธานี - มหาวิทยาลัยราชภัฏอุดรธานี (ศูนย์สามพร้าว)		๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๑๕
๖	สถานีรถไฟอุดรธานี - หมูม่น (โรงเรียนหนองสำโรงวิทยา)		๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๑๕
๗	บ้านเลื่อม (ตลาดไทยศิริ ๓) - ไทวัสดุ อุดรธานี		๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๑๕
๘	สถานีรถไฟอุดรธานี - บ้านเลื่อม (โรงเรียนบ้านเลื่อม)		๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๑๕
๙	สถานีรถไฟอุดรธานี - บ้านจั่น (โรงเรียนอุดรพัฒนาการ)		๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๑๕
๑๐	สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดอุดรธานี แห่งที่ ๒ - หนองนาคำ (วัดโพธิ์ศรีไสยสะอาด)		๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๑๕
๑๑	รอบเมือง (สวนสาธารณะหนองประจักษ์ - เซ็นทรัลอุดรธานี)		๑๕/๓๐	[illegible]	๑๕/๓๐	[illegible]	๑๕/๓๐	[illegible]	[illegible]	๑๐/๒๐	[illegible]	๑๐/๒๐	[illegible]	๑๐/๑๕
๑๒	สถานีรถไฟอุดรธานี - รอบเมือง								๒๐/๔๐	๒๐/๔๐	๒๐/๔๐	๒๐/๔๐	๒๐/๔๐	๒๐/๔๐

ตารางที่ ๔.๓ - ๑๗ จำนวน EV BUS ที่จะต้องมีให้บริการในแต่ละเส้นทาง (Fleet Size) ระบบขนส่งสาธารณะในเมืองอุดรธานี

สายที่	จุดต้นทาง - ปลายทาง	จำนวนรถโดยสารในช่วง Peak			จำนวนรถโดยสารในช่วง Off - Peak		
		ปี ๗๐ - ๗๕	ปี ๗๖ - ๘๐	ปี ๘๑+	ปี ๗๐ - ๗๕	ปี ๗๖ - ๘๐	ปี ๘๑+
๑	ท่าอากาศยานอุดรธานี - สถานีรถไฟอุดรธานี	๕	๘	๘	๓	๔	๕
๒	สถานีรถไฟอุดรธานี - หมูม่น (ตลาดสดแม่ยุพิน)	๕	๗	๗	๓	๔	๕
๓	สถานีรถไฟอุดรธานี - โนนสูง (วิทยาลัยเทคนิคกาญจนาภิเษกอุดรธานี)	๑๐	๑๕	๑๕	๕	๘	๑๐
๔	ทุ่งศรีเมือง - หนองนาคำ (โรงเรียนบ้านหนองนาคำ)	๗	๑๐	๑๐	๔	๕	๗
๕	โรงพยาบาลอุดรธานี - มหาวิทยาลัยราชภัฏอุดรธานี (ศูนย์สามพร้าว)	๙	๑๔	๑๔	๕	๗	๙
๖	สถานีรถไฟอุดรธานี - หมูม่น (โรงเรียนหนองสำโรงวิทยา)	๔	๖	๖	๒	๓	๔
๗	บ้านเลื่อม (ตลาดไทยศิริ ๓) - ไทวัสดุ อุดรธานี	๖	๙	๙	๓	๕	๖
๘	สถานีรถไฟอุดรธานี - บ้านเลื่อม (โรงเรียนบ้านเลื่อม)	๓	๕	๕	๒	๓	๓
๙	สถานีรถไฟอุดรธานี - บ้านจั่น (โรงเรียนอุดรพัฒนาการ)	๖	๙	๙	๓	๕	๖
๑๐	สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดอุดรธานี แห่งที่ ๒ - หนองนาคำ (วัดโพธิ์ศรีไสยสะอาด)	๖	๘	๘	๓	๔	๖
๑๑	รอบเมือง (สวนสาธารณะหนองประจักษ์ - เซ็นทรัลอุดรธานี)	๔	๖	๖	๒	๓	๔
๑๒	สถานีรถไฟอุดรธานี - รอบเมือง	๐	๑๑	๑๑	๐	๖	๗
รวม		๖๕	๑๐๘	๑๐๘	๓๕	๕๗	๗๒
รวมสำรอง (ร้อยละ ๑๕ ของจำนวนรถทั้งหมด)		**๗๕**	**๑๒๔**	**๑๒๔**	**๔๐**	**๖๖**	**๘๓**

๕.๕) จังหวัดขอนแก่น

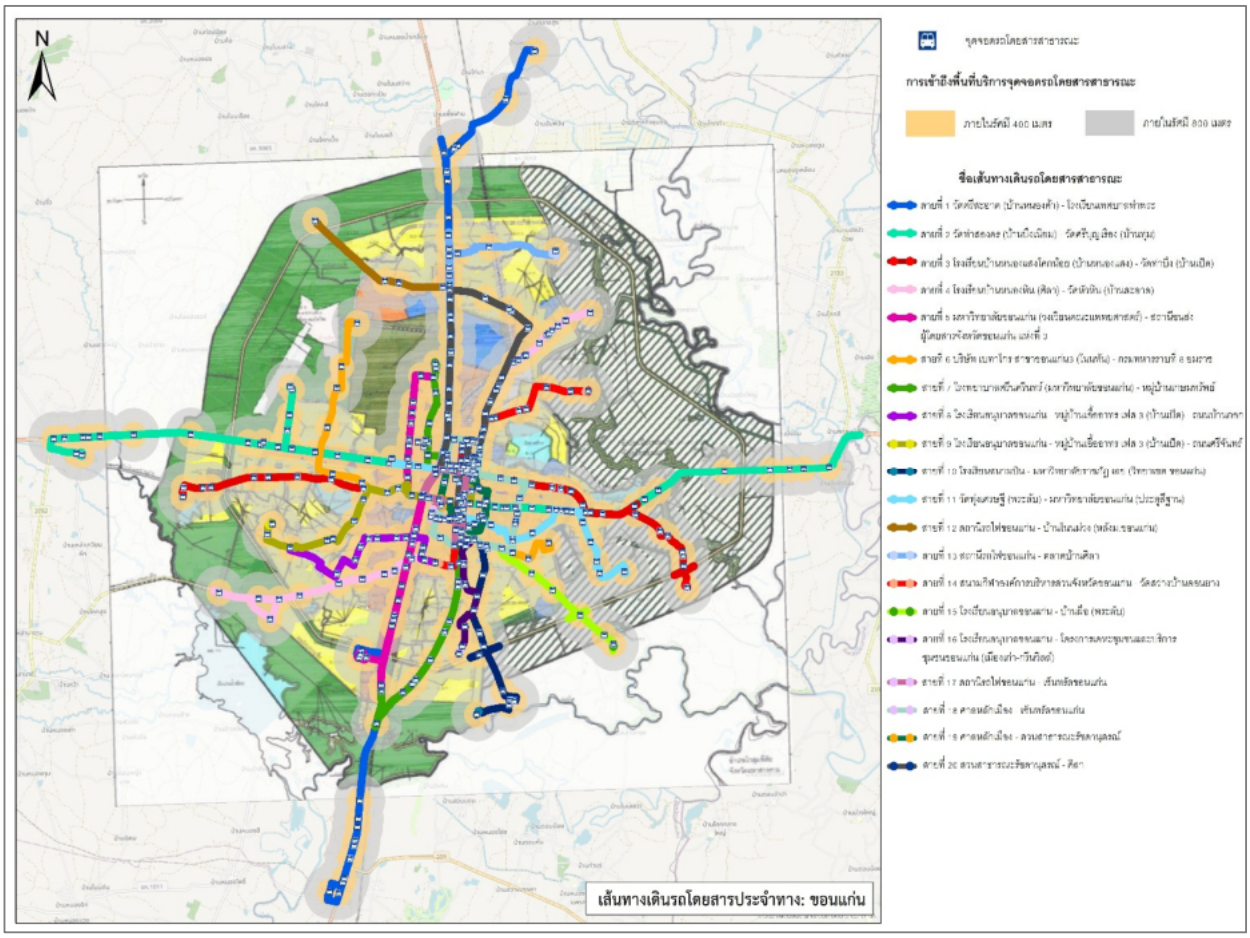
โครงข่ายเส้นทางการให้บริการขนส่งสาธารณะในระบบ EV BUS เสนอไว้ทั้งสิ้น ๒๐ เส้นทาง และ ๖๙๔ ป้ายหยุดรถ รวมระยะทางโครงข่ายการให้บริการรวม ๕๗๑ กิโลเมตร (ไป - กลับ) ครอบคลุมพื้นที่การให้บริการและประชากรในเมืองขอนแก่นและพื้นที่ต่อเนื่องตามผังเมืองรวมฉบับปัจจุบัน ดังตารางที่ ๔.๓ - ๑๘ รูปที่ ๔.๓ - ๗ และรายละเอียดเส้นทางเสนอแนะสำหรับระบบขนส่งสาธารณะในเมืองขอนแก่นและแผนการเปิดให้บริการระบบขนส่งสาธารณะ ดังตารางที่ ๔.๓ - ๑๙

ตารางที่ ๔.๓ - ๑๘ การครอบคลุมพื้นที่การให้บริการและประชากรในเมืองขอนแก่น และพื้นที่ต่อเนื่องตามผังเมืองรวมฉบับปัจจุบัน

Catchment Area	พื้นที่ (ตร.กม.)	ประชากร (คน)
พื้นที่ชุมชนตามผังเมืองรวมฯ	๑๐๒.๓๒	๓๑๕,๔๐๐[๑]
พื้นที่การเข้าถึงในรัศมี ๔๐๐ ม. จากป้ายหยุดรถ	๕๔.๕๒ (๕๑.๘%)	๑๗๙,๔๖๓ (๕๖.๙%)
พื้นที่การเข้าถึงในรัศมี ๘๐๐ ม. จากป้ายหยุดรถ	๙๒.๔๗ (๘๗.๘%)	๒๙๒,๐๖๐ (๙๒.๖%)

หมายเหตุ: [๑] จำนวนประชากรในเขตพื้นที่ศึกษาที่อาศัยอยู่ในเขตชุมชนตามผังเมืองรวมเมืองฯ

โดยได้กำหนดความถี่ในการให้บริการในเส้นทางต่าง ๆ และจำนวนรถ EV BUS ที่จะต้องมีให้บริการในแต่ละเส้นทาง ดังตารางที่ ๔.๓ - ๑๙ ถึงตารางที่ ๔.๓ - ๒๑



รูปที่ ๔.๓ - ๗ แผนที่เส้นทางเดินรถและการครอบคลุมพื้นที่การให้บริการและประชากรในเมืองขอนแก่น

ตารางที่ ๔.๓ - ๑๙ รายละเอียดเส้นทางเสนอแนะสำหรับระบบขนส่งสาธารณะในเมืองขอนแก่น

สายที่	จุดต้นทาง - ปลายทาง	รวม ๒ ทิศทาง		ปีเปิดให้บริการ
		ระยะทาง (กม.)	จำนวนป้าย	
๑	วัดศรีสะอาด (บ้านหนองค้า) - โรงเรียนเทศบาลท่าพระ	๖๒.๙	๑๒๓	[illegible]
๒	วัดท่าสองคร (บ้านบึงเนียม) - วัดศรีบุญเรือง (บ้านทุ่ม)	๖๓.๙	๑๐๕	[illegible]
๓	โรงเรียนบ้านหนองแสงโคกน้อย (บ้านหนองแสง) - วัดท่าบึง (บ้านเป็ด)	๔๐.๙	๗๔	[illegible]
๔	โรงเรียนบ้านหนองหิน (ศิลา) - วัดหัวหิน (บ้านสะอาด)	๓๖.๒	๘๖	[illegible]
๕	มหาวิทยาลัยขอนแก่น (วงเวียนคณะแพทยศาสตร์) - สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดขอนแก่น แห่งที่ ๓	๒๔.๑	๔๐	[illegible]
๖	บริษัท เบทาโกร สาขาขอนแก่น๓ (โนนทัน) - กรมทหารราบที่ ๘ ยมราช	๒๙.๘	๖๑	[illegible]
๗	โรงพยาบาลศรีนครินทร์ (มหาวิทยาลัยขอนแก่น) - หมู่บ้านเกษมทรัพย์	๒๘.๙	๔๗	[illegible]
๘	โรงเรียนอนุบาลขอนแก่น - หมู่บ้านเอื้ออาทร เฟส ๓ (บ้านเป็ด) - ถนนบ้านกอก	๒๔.๗	๕๖	[illegible]
๙	โรงเรียนอนุบาลขอนแก่น - หมู่บ้านเอื้ออาทร เฟส ๓ (บ้านเป็ด) - ถนนศรีจันทร์	๑๙.๕๕	๔๙	[illegible]
๑๐	โรงเรียนสนามบิน - มหาวิทยาลัยราชภัฏ เลย (วิทยาเขต ขอนแก่น)	๒๒	๓๔	[illegible]
[illegible]	วัดทุ่งเศรษฐี (พระลับ) - มหาวิทยาลัยขอนแก่น (ประตูสีฐาน)	๒๓.๙	๔๘	[illegible]
๑๒	สถานีรถไฟขอนแก่น - บ้านโนนม่วง (หลังม.ขอนแก่น)	๒๗.๔	๖๒	[illegible]
๑๓	สถานีรถไฟขอนแก่น - ตลาดบ้านศิลา	๒๘.๒	๕๗	[illegible]
๑๔	สนามกีฬาองค์การบริหารส่วนจังหวัดขอนแก่น - วัดสว่างบ้านดอนยาง	๑๘.๙๔	๖๘	[illegible]
๑๕	โรงเรียนอนุบาลขอนแก่น - บ้านผือ (พระลับ)	๑๘.๖๗	๔๘	[illegible]
[illegible]	โรงเรียนอนุบาลขอนแก่น - โครงการเคหะชุมชนและบริการชุมชนขอนแก่น (เมืองเก่า-กรีนวิลล์)	๑๓.๙	๓๕	[illegible]
[illegible]	สถานีรถไฟขอนแก่น - เซ็นทรัลขอนแก่น	๑๓.๒	๓๕	[illegible]
[illegible]	ศาลหลักเมือง - เซ็นทรัลขอนแก่น	๒๗.๘	๖๗	[illegible]
[illegible]	ศาลหลักเมือง - สวนสาธารณะรัชดานุสรณ์	๑๒	๒๐	[illegible]
[illegible]	สวนสาธารณะรัชดานุสรณ์ - ศิลา	๓๔	๘๐	[illegible]
[illegible]		[illegible]	[illegible]	

หมายเหตุ: จำนวนป้ายหยุดรถรวมจะไม่เท่ากับผลรวมของป้ายหยุดรถของแต่ละสาย เนื่องจากมีการใช้ป้ายหยุดรถร่วมกัน

ตารางที่ ๔.๓ - ๒๐ แผนการเดินรถและความถี่ในการให้บริการในเส้นทางระบบขนส่งสาธารณะในเมืองขอนแก่น

ที่	จุดต้นทาง - ปลายทาง	แผนการเดินรถและความถี่ในการให้บริการ (Peak/Off - Peak : นาที)												
		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
๑	วัดศรีสะอาด (บ้านหนองค้า) - โรงเรียนเทศบาลท่าพระ		๑๕/๓๐	[illegible]	[illegible]	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	[illegible]	๓๐/๒๐	๓๐/๒๐	๓๐/๒๐	๑๐/๒๐	๓๐/๒๐	๑๐/๑๕
๒	วัดท่าสองคร (บ้านบึงเนียม) - วัดศรีบุญเรือง (บ้านทุ่ม)		๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๑๕
๓	โรงเรียนบ้านหนองแสงโคกน้อย (บ้านหนองแสง) - วัดท่าบึง (บ้านเป็ด)		๑๕/๓๐	[illegible]	[illegible]	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	[illegible]	๓๐/๒๐	๓๐/๒๐	๓๐/๒๐	๑๐/๒๐	๓๐/๒๐	๑๐/๑๕
๔	โรงเรียนบ้านหนองหิน (ศิลา) - วัดหัวหิน (บ้านสะอาด)		๑๕/๓๐	[illegible]	[illegible]	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	[illegible]	๓๐/๒๐	๓๐/๒๐	๓๐/๒๐	๑๐/๒๐	๓๐/๒๐	๑๐/๑๕
๕	มหาวิทยาลัยขอนแก่น (วงเวียนคณะแพทยศาสตร์) - สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดขอนแก่น แห่งที่ ๓		๑๕/๓๐	[illegible]	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	[illegible]	๓๐/๒๐	๓๐/๒๐	๓๐/๒๐	๑๐/๒๐	๓๐/๒๐	๑๐/๑๕
๖	บริษัท เบทาโกร สาขาขอนแก่น๓ (โนนทัน) - กรมทหารราบที่ ๘ ยมราช		๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๑๕
๗	โรงพยาบาลศรีนครินทร์ (มหาวิทยาลัยขอนแก่น) - หมู่บ้านเกษมทรัพย์		๑๕/๓๐	[illegible]	[illegible]	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	[illegible]	๓๐/๒๐	๓๐/๒๐	๓๐/๒๐	๑๐/๒๐	๓๐/๒๐	๑๐/๑๕
๘	โรงเรียนอนุบาลขอนแก่น - หมู่บ้านเอื้ออาทร เฟส ๓ (บ้านเป็ด) - ถนนบ้านกอก		๑๕/๓๐	[illegible]	[illegible]	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	[illegible]	๓๐/๒๐	๓๐/๒๐	๓๐/๒๐	๑๐/๒๐	๓๐/๒๐	๑๐/๑๕
๙	โรงเรียนอนุบาลขอนแก่น - หมู่บ้านเอื้ออาทร เฟส ๓ (บ้านเป็ด) - ถนนศรีจันทร์		๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๑๕
๑๐	โรงเรียนสนามบิน - มหาวิทยาลัยราชภัฏ เลย (วิทยาเขต ขอนแก่น)		๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๑๕
๑๑	วัดทุ่งเศรษฐี (พระลับ) - มหาวิทยาลัยขอนแก่น (ประตูสุรีฐาน)		๑๕/๓๐	[illegible]	[illegible]	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	[illegible]	๓๐/๒๐	๓๐/๒๐	๓๐/๒๐	๑๐/๒๐	๓๐/๒๐	๑๐/๑๕
๑๒	สถานีรถไฟขอนแก่น - บ้านโนนม่วง (หลังม.ขอนแก่น)		๑๕/๓๐	[illegible]	[illegible]	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	[illegible]	๓๐/๒๐	๓๐/๒๐	๓๐/๒๐	๑๐/๒๐	๓๐/๒๐	๑๐/๑๕
๑๓	สถานีรถไฟขอนแก่น - ตลาดบ้านศิลา		๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๑๕
[illegible]	สนามกีฬาองค์การบริหารส่วนจังหวัดขอนแก่น - วัดสว่างบ้านดอนยาง		๑๕/๓๐	[illegible]	[illegible]	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	[illegible]	๓๐/๒๐	๓๐/๒๐	๓๐/๒๐	๑๐/๒๐	๓๐/๒๐	๑๐/๑๕
[illegible]	โรงเรียนอนุบาลขอนแก่น - บ้านผือ (พระลับ)		๑๕/๓๐	[illegible]	[illegible]	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	[illegible]	๓๐/๒๐	๓๐/๒๐	๓๐/๒๐	๑๐/๒๐	๓๐/๒๐	๑๐/๑๕
[illegible]	โรงเรียนอนุบาลขอนแก่น - โครงการเคหะชุมชนและบริการชุมชนขอนแก่น (เมืองเก่า - กรีนวิลล์)		๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๑๕
[illegible]	สถานีรถไฟขอนแก่น - เซ็นทรัลขอนแก่น		๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๑๕
[illegible]	ศาลหลักเมือง - เซ็นทรัลขอนแก่น		๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๑๕
[illegible]	ศาลหลักเมือง - สวนสาธารณะรัชดานุสรณ์		๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๑๕
[illegible]	สวนสาธารณะรัชดานุสรณ์ - ศิลา		๑๕/๓๐	[illegible]	[illegible]	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	[illegible]	๓๐/๒๐	๓๐/๒๐	๓๐/๒๐	๑๐/๒๐	๓๐/๒๐	๑๐/๑๕

ตารางที่ ๔.๓ - ๒๑ จำนวน EV BUS ที่จะต้องมีให้บริการในแต่ละเส้นทาง (Fleet Size) ระบบขนส่งสาธารณะในเมืองขอนแก่น

สายที่	จุดต้นทาง - ปลายทาง	จำนวนรถโดยสารในช่วง Peak			จำนวนรถโดยสารในช่วง Off-Peak		
		ปี ๗๐ - ๗๕	ปี ๗๖ - ๘๐	ปี ๘๑+	ปี ๗๐ - ๗๕	ปี ๗๖ - ๘๐	ปี ๘๑+
๑	วัดศรีสะอาด (บ้านหนองค้า) - โรงเรียนเทศบาลท่าพระ	๑๓	๑๙	๑๙	๗	๑๐	๑๓
๒	วัดท่าสองคร (บ้านบึงเนียม) - วัดศรีบุญเรือง (บ้านทุ่ม)	๑๓	๒๐	๒๐	๗	๑๐	๑๓
๓	โรงเรียนบ้านหนองแสงโคกน้อย (บ้านหนองแสง) - วัดท่าบึง (บ้านเป็ด)	๙	๑๓	๑๓	๕	๗	๙
๔	โรงเรียนบ้านหนองหิน (ศิลา) - วัดหัวหิน (บ้านสะอาด)	๘	๑๑	๑๑	๔	๖	๘
๕	มหาวิทยาลัยขอนแก่น (วงเวียนคณะแพทยศาสตร์) - สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดขอนแก่น แห่งที่ ๓	๕	๘	๘	๓	๔	๕
๖	บริษัท เบทาโกร สาขาขอนแก่น๓ (โนนทัน) - กรมทหารราบที่ ๘ ยมราช	๖	๙	๙	๓	๕	๖
๗	โรงพยาบาลศรีนครินทร์ (มหาวิทยาลัยขอนแก่น) - หมู่บ้านเกษมทรัพย์	๖	๙	๙	๓	๕	๖
๘	โรงเรียนอนุบาลขอนแก่น - หมู่บ้านเอื้ออาทร เฟส ๓ (บ้านเป็ด) - ถนนบ้านกอก	๕	๘	๘	๓	๔	๕
๙	โรงเรียนอนุบาลขอนแก่น - หมู่บ้านเอื้ออาทร เฟส ๓ (บ้านเป็ด) - ถนนศรีจันทร์	๔	๖	๖	๒	๓	๔
๑๐	โรงเรียนสนามบิน - มหาวิทยาลัยราชภัฏ เลย (วิทยาเขต ขอนแก่น)	๕	๗	๗	๓	๔	๕
๑๑	วัดทุ่งเศรษฐี (พระลับ) - มหาวิทยาลัยขอนแก่น (ประตูสีฐาน)	๕	๘	๘	๓	๔	๕
๑๒	สถานีรถไฟขอนแก่น - บ้านโนนม่วง (หลัง ม.ขอนแก่น)	๖	๙	๙	๓	๕	๖
๑๓	สถานีรถไฟขอนแก่น - ตลาดบ้านศิลา	๖	๙	๙	๓	๕	๖
๑๔	สนามกีฬาองค์การบริหารส่วนจังหวัดขอนแก่น - วัดสว่างบ้านดอนยาง	๔	๖	๖	๒	๓	๔
๑๕	โรงเรียนอนุบาลขอนแก่น - บ้านผือ (พระลับ)	๔	๖	๖	๒	๓	๔
๑๖	โรงเรียนอนุบาลขอนแก่น - โครงการเคหะชุมชนและบริการชุมชนขอนแก่น (เมืองเก่า - กรีนวิลล์)	๓	๕	๕	๒	๓	๓
๑๗	สถานีรถไฟขอนแก่น - เซ็นทรัลขอนแก่น	๓	๔	๔	๒	๒	๓
๑๘	ศาลหลักเมือง - เซ็นทรัลขอนแก่น	๖	๙	๙	๓	๕	๖
๑๙	ศาลหลักเมือง - สวนสาธารณะรัชดานุสรณ์	๓	๔	๔	๒	๒	๓
๒๐	สวนสาธารณะรัชดานุสรณ์ - ศิลา	๗	๑๑	๑๑	๔	๖	๗
รวม		๑๒๑	๑๘๑	๑๘๑	๖๖	๙๖	๑๒๑
รวมสำรอง (ร้อยละ ๑๕ ของจำนวนรถทั้งหมด)		**๑๓๙**	**๒๐๘**	**๒๐๘**	**๗๖**	**๑๑๐**	**๑๓๙**

๕.๖) จังหวัดนครราชสีมา

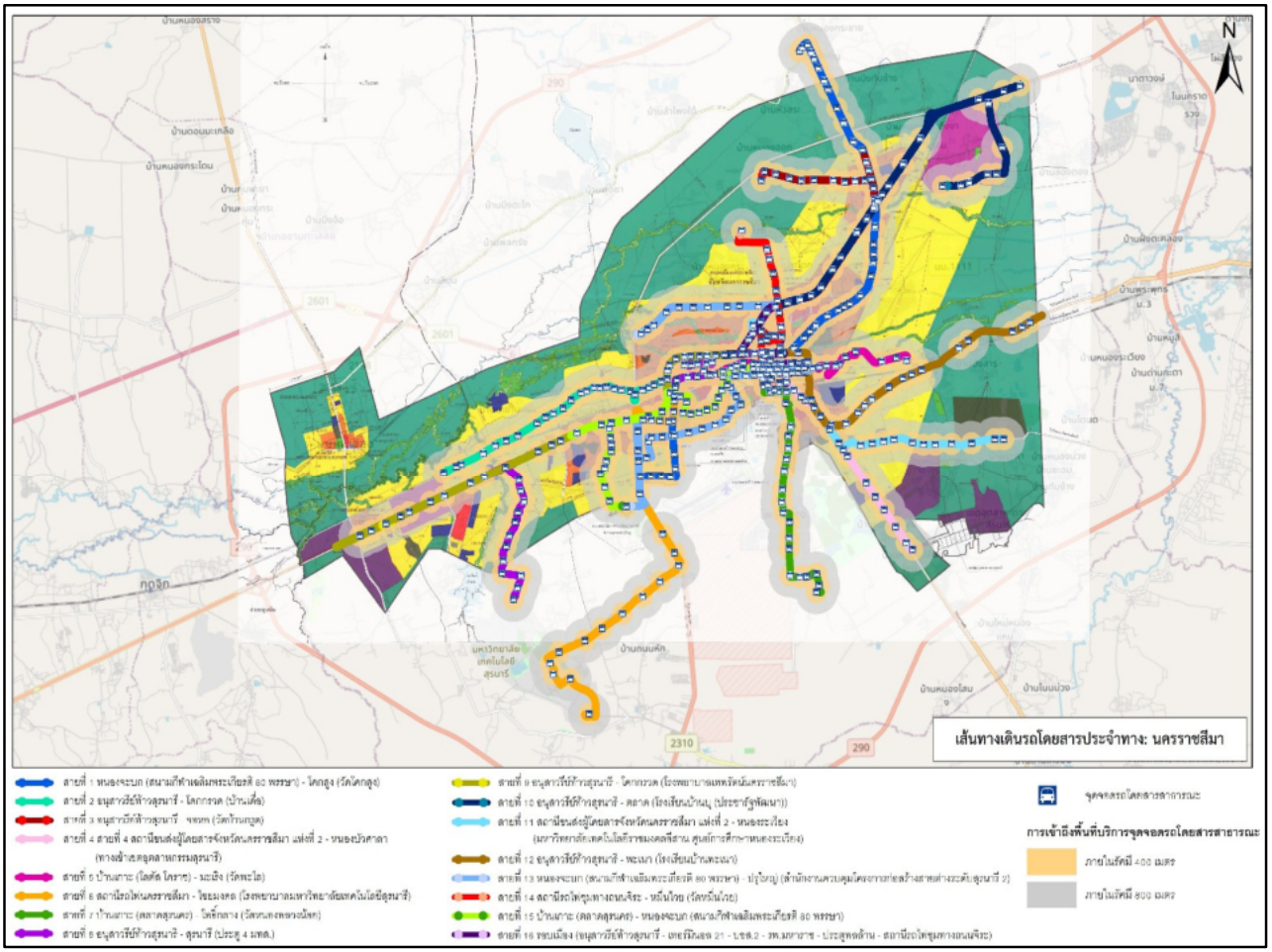
โครงข่ายเส้นทางการให้บริการขนส่งสาธารณะในระบบ EV BUS เสนอไว้ทั้งสิ้น ๑๖ เส้นทาง และ ๗๕๐ ป้ายหยุดรถ รวมระยะทางโครงข่ายการให้บริการรวม ๕๒๕ กิโลเมตร (ไป - กลับ) ครอบคลุมพื้นที่การให้บริการและประชากรในเมืองนครราชสีมาและพื้นที่ต่อเนื่องตามผังเมืองรวมฉบับปัจจุบัน ดังตารางที่ ๔.๓ - ๒๒ รูปที่ ๔.๓ - ๘ และรายละเอียดเส้นทางเสนอแนะสำหรับระบบขนส่งสาธารณะในเมืองนครราชสีมาและแผนการเปิดให้บริการระบบขนส่งสาธารณะ ดังตารางที่ ๔.๓ - ๒๓

ตารางที่ ๔.๓ - ๒๒ การครอบคลุมพื้นที่การให้บริการและประชากรในเมืองนครราชสีมา และพื้นที่ต่อเนื่องตามผังเมืองรวมฉบับปัจจุบัน

Catchment Area	พื้นที่ (ตร.กม.)	ประชากร (คน)
พื้นที่ชุมชนตามผังเมืองรวมฯ	๑๗๕.๘๑	๔๒๙,๔๐๐[๑]
พื้นที่การเข้าถึงในรัศมี ๔๐๐ ม. จากป้ายหยุดรถ	๗๑.๘๐ (๔๐.๘%)	๒๐๑,๓๘๙ (๔๖.๙%)
พื้นที่การเข้าถึงในรัศมี ๘๐๐ ม. จากป้ายหยุดรถ	๑๒๒.๕๑ (๖๙.๗%)	๓๒๙,๓๕๐ (๗๖.๗%)

หมายเหตุ: [๑] จำนวนประชากรในเขตพื้นที่ศึกษาที่อาศัยอยู่ในเขตชุมชนตามผังเมืองรวมเมืองฯ

โดยได้กำหนดความถี่ในการให้บริการในเส้นทางต่าง ๆ และจำนวนรถ EV BUS ที่จะต้องมีให้บริการในแต่ละเส้นทาง ดังตารางที่ ๔.๓ - ๒๓ ถึงตารางที่ ๔.๓ - ๒๕



รูปที่ ๔.๓ - ๘ แผนที่เส้นทางเดินรถและการครอบคลุมพื้นที่การให้บริการและประชากรในเมืองนครราชสีมา

ตารางที่ ๔.๓ - ๒๓ รายละเอียดเส้นทางเสนอแนะสำหรับระบบขนส่งสาธารณะในเมืองนครราชสีมา

สายที่	จุดต้นทาง - ปลายทาง	รวม ๒ ทิศทาง		ปีเปิดให้บริการ
		ระยะทาง (กม.)	จำนวนป้าย	
๑	หนองจะบก (สนามกีฬาเฉลิมพระเกียรติ ๘๐ พรรษา) - โคกสูง (วัดโคกสูง)	๕๑	๑๒๖	๒๕๗๐
๒	อนุสาวรีย์ท้าวสุรนารี - โคกกรวด (บ้านเดื่อ)	๓๑	๘๔	๒๕๗๐
๓	อนุสาวรีย์ท้าวสุรนารี - จอหอ (วัดบ้านกรูด)	๓๑	๗๒	๒๕๗๐
๔	สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดนครราชสีมา แห่งที่ ๒ - หนองบัวศาลา (ทางเข้าเขตอุตสาหกรรมสุรนารี)	[illegible]	๖๑	๒๕๗๐
๕	บ้านเกาะ (โลตัส โคราช) - มะเริง (วัดพะไล)	๒๕	๕๙	๒๕๗๐
๖	สถานีรถไฟนครราชสีมา - ไชยมงคล (โรงพยาบาลมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี)	๔๕	๖๔	๒๕๗๐
๗	บ้านเกาะ (ตลาดสุรนคร) - โพธิ์กลาง (วัดหนองพลวงน้อย)	๒๕	๖๐	๒๕๗๐
๘	อนุสาวรีย์ท้าวสุรนารี - สุรนารี (ประตู ๔ มทส.)	๓๖	๗๐	๒๕๗๐
๙	อนุสาวรีย์ท้าวสุรนารี - โคกกรวด (โรงพยาบาลเทพรัตน์นครราชสีมา)	๓๙	๗๐	๒๕๗๐
๑๐	อนุสาวรีย์ท้าวสุรนารี - ตลาด (โรงเรียนบ้านบุ (ประชารัฐพัฒนา))	๔๕	๗๒	๒๕๗๐
๑๑	สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดนครราชสีมา แห่งที่ ๒ - หนองระเวียง (มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลอีสาน ศูนย์การศึกษาหนองระเวียง)	๒๙	๖๔	๒๕๗๐
๑๒	อนุสาวรีย์ท้าวสุรนารี - พะเนา (โรงเรียนบ้านพะเนา)	๒๙	๕๒	๒๕๗๐
๑๓	หนองจะบก (สนามกีฬาเฉลิมพระเกียรติ ๘๐ พรรษา) - ปรุใหญ่ (สำนักงานควบคุมโครงการก่อสร้างสายต่างระดับสุรนารี ๒)	๔๓	๘๙	๒๕๗๐
๑๔	สถานีรถไฟชุมทางถนนจิระ - หมื่นไวย (วัดหมื่นไวย)	๑๗	๓๘	๒๕๗๐
๑๕	บ้านเกาะ (ตลาดสุรนคร) - หนองจะบก (สนามกีฬาเฉลิมพระเกียรติ ๘๐ พรรษา)	๓๒	๗๘	๒๕๗๐
๑๖	รอบเมือง	๒๓	๖๗	๒๕๗๐
[illegible]		**๕๒๕**	[illegible]	

หมายเหตุ: จำนวนป้ายหยุดรถรวมจะไม่เท่ากับผลรวมของป้ายหยุดรถของแต่ละสาย เนื่องจากมีการใช้ป้ายหยุดรถร่วมกัน

ตารางที่ ๔.๓ - ๒๔ แผนการเดินรถและความถี่ในการให้บริการในเส้นทางระบบขนส่งสาธารณะในเมืองนครราชสีมา

สายที่	จุดต้นทาง - ปลายทาง	แผนการเดินรถและความถี่ในการให้บริการ (Peak/Off - Peak : นาที)												
		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
๑	หนองจะบก (สนามกีฬาเฉลิมพระเกียรติ ๘๐ พรรษา) - โคกสูง (วัดโคกสูง)		๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๑๕
๒	อนุสาวรีย์ท้าวสุรนารี - โคกกรวด (บ้านเดื่อ)		๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๑๕
๓	อนุสาวรีย์ท้าวสุรนารี - จอหอ (วัดบ้านกรูด)		๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๑๕
๔	สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดนครราชสีมา แห่งที่ ๒ - หนองบัวศาลา (ทางเข้าเขตอุตสาหกรรมสุรนารี)		๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๑๕
๕	บ้านเกาะ (โลตัส โคราช) - มะเริง (วัดพะไล)		๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๑๕
๖	สถานีรถไฟนครราชสีมา - ไชยมงคล (โรงพยาบาลมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี)		๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๑๕
๗	บ้านเกาะ (ตลาดสุรนคร) - โพธิ์กลาง (วัดหนองพลวงน้อย)		๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๑๕
๘	อนุสาวรีย์ท้าวสุรนารี - สุรนารี (ประตู ๔ มทส.)		๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๑๕
๙	อนุสาวรีย์ท้าวสุรนารี - โคกกรวด (โรงพยาบาลเทพรัตน์นครราชสีมา)		๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๑๕
๑๐	อนุสาวรีย์ท้าวสุรนารี - ตลาด (โรงเรียนบ้านบุ (ประชารัฐพัฒนา))		๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๑๕
๑๑	สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดนครราชสีมา แห่งที่ ๒ - หนองระเวียง (มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลอีสาน ศูนย์การศึกษาหนองระเวียง)		๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๑๕
๑๒	อนุสาวรีย์ท้าวสุรนารี - พะเนา (โรงเรียนบ้านพะเนา)		๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๑๕
๑๓	หนองจะบก (สนามกีฬาเฉลิมพระเกียรติ ๘๐ พรรษา) - ปรุใหญ่ (สำนักงานควบคุมโครงการก่อสร้างสายต่างระดับสุรนารี ๒)		๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๑๕

ตารางที่ ๔.๓ - ๒๔ แผนการเดินรถและความถี่ในการให้บริการในเส้นทางระบบขนส่งสาธารณะในเมืองนครราชสีมา

สายที่	จุดต้นทาง - ปลายทาง	แผนการเดินรถและความถี่ในการให้บริการ (Peak/Off - Peak : นาที)												
		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
๑๔	สถานีรถไฟชุมทางถนนจิระ - หมื่นไวย (วัดหมื่นไวย)		๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๑๕
๑๕	บ้านเกาะ (ตลาดสุรนคร) - หนองจะบก (สนามกีฬาเฉลิมพระเกียรติ ๘๐ พรรษา)		๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๑๕
๑๖	รอบเมือง		๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๑๕

ตารางที่ ๔.๓ - ๒๕ จำนวน EV BUS ที่จะต้องมีให้บริการในแต่ละเส้นทาง (Fleet Size) ระบบขนส่งสาธารณะในเมืองนครราชสีมา

สายที่	จุดต้นทาง - ปลายทาง	จำนวนรถโดยสารในช่วง Peak			จำนวนรถโดยสารในช่วง Off-Peak		
		ปี ๗๐ - ๗๕	ปี ๗๖ - ๘๐	ปี ๘๑+	ปี ๗๐ - ๗๕	ปี ๗๖ - ๘๐	ปี ๘๑+
๑	หนองจะบก (สนามกีฬาเฉลิมพระเกียรติ ๘๐ พรรษา) - โคกสูง (วัดโคกสูง)	๑๔	๒๑	๒๑	๖	๘	๑๑
๒	อนุสาวรีย์ท้าวสุรนารี - โคกกรวด (บ้านเดื่อ)	๙	๑๓	๑๓	๔	๕	๗
๓	อนุสาวรีย์ท้าวสุรนารี - จอหอ (วัดบ้านกรูด)	๙	๑๓	๑๓	๔	๕	๗
๔	สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดนครราชสีมา แห่งที่ ๒ - หนองบัวศาลา (ทางเข้าเขตอุตสาหกรรมสุรนารี)	๗	๑๑	๑๑	๓	๔	๖
๕	บ้านเกาะ (โลตัส โคราช) - มะเริง (วัดพะไล)	๗	๑๐	๑๐	๓	๔	๕
๖	สถานีรถไฟนครราชสีมา - ไชยมงคล (โรงพยาบาลมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี)	๑๒	๑๘	๑๘	๕	๗	๙
๗	บ้านเกาะ (ตลาดสุรนคร) - โพธิ์กลาง (วัดหนองพลวงน้อย)	๗	๑๐	๑๐	๓	๔	๕
๘	อนุสาวรีย์ท้าวสุรนารี - สุรนารี (ประตู ๔ มทส.)	๑๐	๑๕	๑๕	๔	๖	๘
๙	อนุสาวรีย์ท้าวสุรนารี - โคกกรวด (โรงพยาบาลเทพรัตน์นครราชสีมา)	๑๑	๑๖	๑๖	๔	๖	๘
๑๐	อนุสาวรีย์ท้าวสุรนารี - ตลาด (โรงเรียนบ้านบุ (ประชารัฐพัฒนา))	๑๓	๑๙	๑๙	๕	๗	๑๐
๑๑	สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดนครราชสีมา แห่งที่ ๒ - หนองระเวียง (มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลอีสาน ศูนย์การศึกษาหนองระเวียง)	๘	๑๒	๑๒	๓	๕	๖
๑๒	อนุสาวรีย์ท้าวสุรนารี - พะเนา (โรงเรียนบ้านพะเนา)	๘	๑๒	๑๒	๓	๕	๖
๑๓	หนองจะบก (สนามกีฬาเฉลิมพระเกียรติ ๘๐ พรรษา) - ปรุใหญ่ (สำนักงานควบคุมโครงการก่อสร้างสายต่างระดับสุรนารี ๒)	๑๒	๑๘	๑๘	๕	๗	๙
๑๔	สถานีรถไฟชุมทางถนนจิระ - หมื่นไวย (วัดหมื่นไวย)	๕	๗	๗	๒	๓	๔
๑๕	บ้านเกาะ (ตลาดสุรนคร) - หนองจะบก (สนามกีฬาเฉลิมพระเกียรติ ๘๐ พรรษา)	๙	๑๓	๑๓	๔	๕	๗
๑๖	รอบเมือง	๗	๑๐	๑๐	๓	๔	๕
รวม		๑๔๘	๒๑๘	๒๑๘	๖๑	๘๕	๑๑๓
รวมสำรอง (ร้อยละ ๑๕ ของจำนวนรถทั้งหมด)		**๑๗๐**	**๒๕๑**	**๒๕๑**	**๗๐**	**๙๘**	**๑๓๐**

๕.๗) จังหวัดอุบลราชธานี

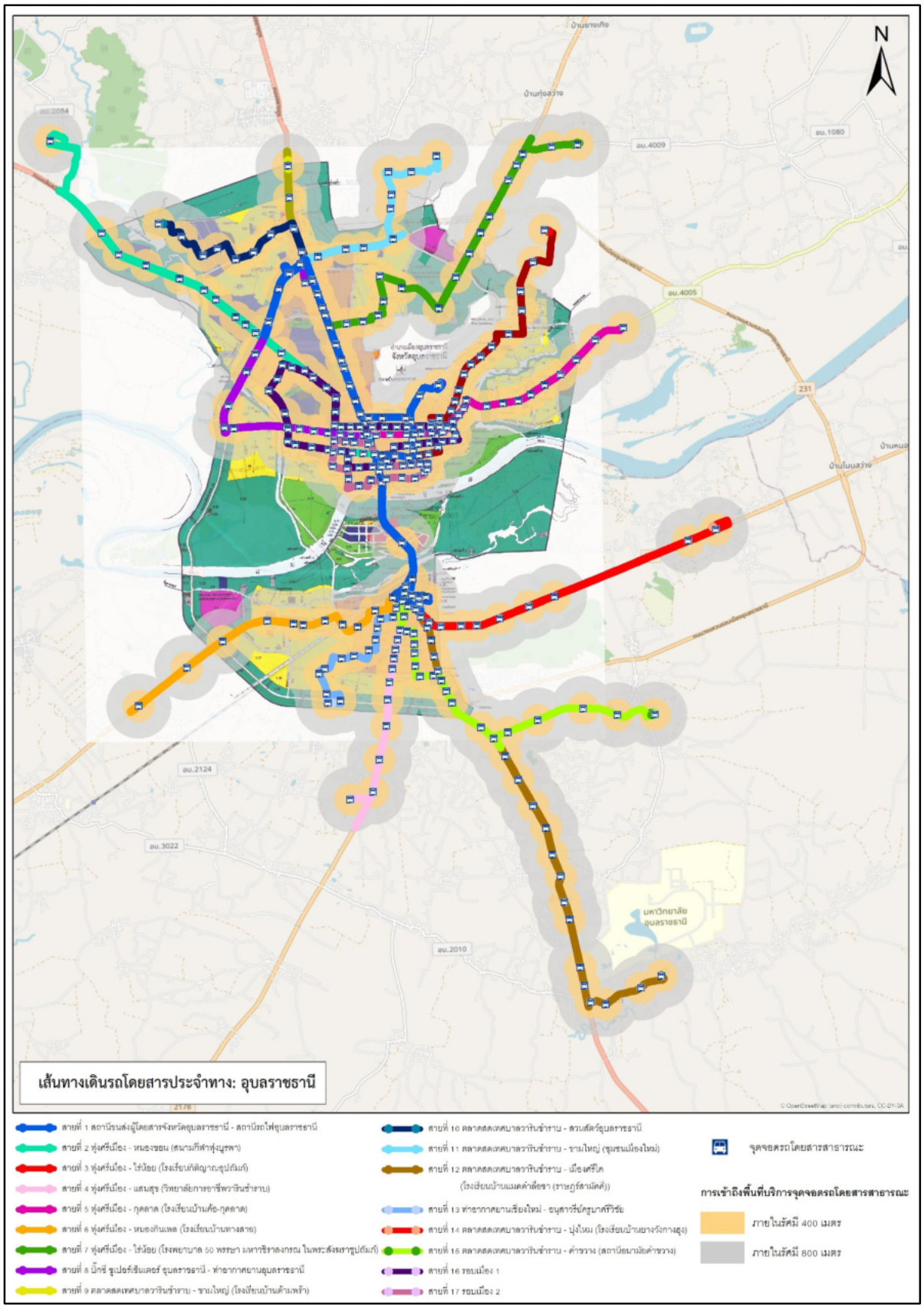
โครงข่ายเส้นทางการให้บริการขนส่งสาธารณะในระบบ EV BUS เสนอไว้ทั้งสิ้น ๑๗ เส้นทาง และ ๕๗๐ ป้ายหยุดรถ รวมระยะทางโครงข่ายการให้บริการรวม ๔๐๘ กิโลเมตร (ไป - กลับ) ครอบคลุมพื้นที่การให้บริการและประชากรในเมืองอุบลราชธานีและพื้นที่ต่อเนื่องตามผังเมืองรวมฉบับปัจจุบัน ดังตารางที่ ๔.๓ - ๒๖ รูปที่ ๔.๓ - ๙ และรายละเอียดเส้นทางเสนอแนะสำหรับระบบขนส่งสาธารณะในเมืองอุบลราชธานีและแผนการเปิดให้บริการระบบขนส่งสาธารณะ ดังตารางที่ ๔.๓ - ๒๗

ตารางที่ ๔.๓ - ๒๖ การครอบคลุมพื้นที่การให้บริการและประชากรในเมืองอุบลราชธานี และพื้นที่ต่อเนื่องตามผังเมืองรวมฉบับปัจจุบัน

Catchment Area	พื้นที่ (ตร.กม.)	ประชากร (คน)
พื้นที่ชุมชนตามผังเมืองรวมฯ	๕๒.๕๘	๒๔๙,๐๐๐[๑]
พื้นที่การเข้าถึงในรัศมี ๔๐๐ ม. จากป้ายหยุดรถ	๓๔.๒ (๖๕.๑%)	๑๙๔,๔๖๙ (๗๘.๑%)
พื้นที่การเข้าถึงในรัศมี ๘๐๐ ม. จากป้ายหยุดรถ	๕๐.๗ (๙๖.๔%)	๒๔๒,๒๗๗ (๙๗.๓%)

หมายเหตุ: [๑] จำนวนประชากรในเขตพื้นที่ศึกษาที่อาศัยอยู่ในเขตชุมชนตามผังเมืองรวมเมืองฯ

โดยได้กำหนดความถี่ในการให้บริการในเส้นทางต่าง ๆ และจำนวนรถ EV BUS ที่จะต้องมีให้บริการในแต่ละเส้นทาง ดังตารางที่ ๔.๓ - ๒๘ ถึงตารางที่ ๔.๓ - ๒๙



รูปที่ ๔.๓ - ๙ แผนที่เส้นทางเดินรถและการครอบคลุมพื้นที่การให้บริการและประชากรในเมืองอุบลราชธานี

ตารางที่ ๔.๓ - ๒๗ รายละเอียดเส้นทางเสนอแนะสำหรับระบบขนส่งสาธารณะในเมืองอุบลราชธานี

สายที่	จุดต้นทาง - ปลายทาง	รวม ๒ ทิศทาง		ปีเปิดให้บริการ
		ระยะทาง (กม.)	จำนวนป้าย	
๑	สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดอุบลราชธานี - สถานีรถไฟอุบลราชธานี	๓๔.๑	๗๐	๒๕๗๐
๒	ทุ่งศรีเมือง - หนองขอน (สนามกีฬาทุ่งบูรพา)	๒๗.๒	๔๘	๒๕๗๐
๓	ทุ่งศรีเมือง - ไร่น้อย (โรงเรียนกิตติญาณอุปถัมภ์)	๑๙.๐	๔๔	๒๕๗๐
๔	ทุ่งศรีเมือง - แสนสุข (วิทยาลัยการอาชีพวารินชำราบ)	๒๒.๓	๔๑	๒๕๗๐
๕	ทุ่งศรีเมือง - กุดลาด (โรงเรียนบ้านค้อ-กุดลาด)	๑๖.๙	๕๐	๒๕๗๐
๖	ทุ่งศรีเมือง - หนองกินเพล (โรงเรียนบ้านทางสาย)	๒๕.๖	๓๙	๒๕๗๐
๗	ทุ่งศรีเมือง - ไร่น้อย (โรงพยาบาล ๕๐ พรรษา มหาวชิราลงกรณ ในพระสังฆราชูปถัมภ์)	๓๐.๐	๖๒	๒๕๗๐
๘	บิ๊กซี ซูเปอร์เซ็นเตอร์ อุบลราชธานี - ท่าอากาศยานอุบลราชธานี	๒๖.๔	๕๗	๒๕๗๐
๙	ตลาดสดเทศบาลวารินชำราบ - ขามใหญ่ (โรงเรียนบ้านด้ามพร้า)	๒๕.๑	๕๓	๒๕๗๐
๑๐	ตลาดสดเทศบาลวารินชำราบ - สวนสัตว์อุบลราชธานี	๓๐.๔	๖๓	๒๕๗๐
๑๑	ตลาดสดเทศบาลวารินชำราบ - ขามใหญ่ (ชุมชนเมืองใหม่)	๓๑.๖	๖๒	๒๕๗๐
๑๒	ตลาดสดเทศบาลวารินชำราบ - เมืองศรีไค (โรงเรียนบ้านแมดคำลือชา (ราษฎร์สามัคคี))	๒๘.๓	๕๖	๒๕๗๐
๑๓	ตลาดสดเทศบาลวารินชำราบ - แสนสุข (โอเค รถดี)	๑๑.๖	๓๒	๒๕๗๐
[illegible]	ตลาดสดเทศบาลวารินชำราบ - บุ่งไหม (โรงเรียนบ้านยางวังกางฮุง)	๑๙.๐	๒๖	๒๕๗๐
[illegible]	ตลาดสดเทศบาลวารินชำราบ - คำขวาง (สถานีอนามัยคำขวาง)	๒๑.๓	๔๔	๒๕๗๐
[illegible]	รอบเมือง ๑	๒๕.๗	๘๒	๒๕๗๐
[illegible]	รอบเมือง ๒	๑๓.๖	๔๖	๒๕๗๐
[illegible]		**๔๐๘**	[illegible]	

หมายเหตุ: จำนวนป้ายหยุดรถรวมจะไม่เท่ากับผลรวมของป้ายหยุดรถของแต่ละสาย เนื่องจากมีการใช้ป้ายหยุดรถร่วมกัน

ตารางที่ ๔.๓ - ๒๘ แผนการเดินรถและความถี่ในการให้บริการในเส้นทางระบบขนส่งสาธารณะในเมืองอุบลราชธานี

สายที่	จุดต้นทาง - ปลายทาง	แผนการเดินรถและความถี่ในการให้บริการ (Peak/Off - Peak : นาที)												
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
๑	สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดอุบลราชธานี - สถานีรถไฟอุบลราชธานี		๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๑๕
๒	ทุ่งศรีเมือง - หนองขอน (สนามกีฬาทุ่งบูรพา)		๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๑๕
๓	ทุ่งศรีเมือง - ไร่น้อย (โรงเรียนกิติญาณอุปถัมภ์)		๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๑๕
๔	ทุ่งศรีเมือง - แสนสุข (วิทยาลัยการอาชีพวารินชำราบ)		๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๑๕
๕	ทุ่งศรีเมือง - กุดลาด (โรงเรียนบ้านค้อ - กุดลาด)		๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๑๕
๖	ทุ่งศรีเมือง - หนองกินเพล (โรงเรียนบ้านทางสาย)		๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๑๕
๗	ทุ่งศรีเมือง - ไร่น้อย (โรงพยาบาล ๕๐ พรรษา มหาวชิราลงกรณ ในพระสังฆราชูปถัมภ์)		๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๑๕
๘	บิ๊กซี ซูเปอร์เซ็นเตอร์ อุบลราชธานี - ท่าอากาศยานอุบลราชธานี		๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๑๕
๙	ตลาดสดเทศบาลวารินชำราบ - ขามใหญ่ (โรงเรียนบ้านด้ามพร้า)		[illegible]	[illegible]	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	[illegible]	๑๕/๓๐	[illegible]	[illegible]	๑๐/๒๐	[illegible]	๑๐/๒๐	๑๐/๑๕
๑๐	ตลาดสดเทศบาลวารินชำราบ - สวนสัตว์อุบลราชธานี		[illegible]	[illegible]	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	[illegible]	๑๕/๓๐	[illegible]	[illegible]	๑๐/๒๐	[illegible]	๑๐/๒๐	๑๐/๑๕
๑๑	ตลาดสดเทศบาลวารินชำราบ - ขามใหญ่ (ชุมชนเมืองใหม่)		๑๕/๑๕	๑๕/๑๕	๑๕/๑๕	๑๕/๑๕	๑๕/๑๕	๑๕/๑๕	[illegible]	[illegible]	๑๐/๑๐	[illegible]	๑๐/๑๐	๑๐/๑๐
๑๒	ตลาดสดเทศบาลวารินชำราบ - เมืองศรีไค (โรงเรียนบ้านแมดคำลือชา (ราษฎร์สามัคคี))		๑๕/๑๕	๑๕/๑๕	๑๕/๑๕	๑๕/๑๕	๑๕/๑๕	๑๕/๑๕	[illegible]	[illegible]	๑๐/๑๐	[illegible]	๑๐/๑๐	๑๐/๑๐
๑๓	ตลาดสดเทศบาลวารินชำราบ - แสนสุข (โอเค รถดี)		๑๕/๑๕	๑๕/๑๕	๑๕/๑๕	๑๕/๑๕	๑๕/๑๕	๑๕/๑๕	[illegible]	[illegible]	๑๐/๑๐	[illegible]	๑๐/๑๐	๑๐/๑๐
[illegible]	ตลาดสดเทศบาลวารินชำราบ - บุ่งไหม (โรงเรียนบ้านยางวังกางฮุง)		[illegible]	[illegible]	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	[illegible]	๑๕/๓๐	[illegible]	[illegible]	๑๐/๒๐	[illegible]	๑๐/๒๐	๑๐/๑๕
[illegible]	ตลาดสดเทศบาลวารินชำราบ - คำขวาง (สถานีอนามัยคำขวาง)		๑๕/๑๕	๑๕/๑๕	๑๕/๑๕	๑๕/๑๕	๑๕/๑๕	๑๕/๑๕	[illegible]	[illegible]	๑๐/๑๐	[illegible]	๑๐/๑๐	๑๐/๑๐
[illegible]	รอบเมือง ๑		๑๕/๑๕	๑๕/๑๕	๑๕/๑๕	๑๕/๑๕	๑๕/๑๕	๑๕/๑๕	[illegible]	[illegible]	๑๐/๑๐	[illegible]	๑๐/๑๐	๑๐/๑๐
[illegible]	รอบเมือง ๒		๑๕/๑๕	๑๕/๑๕	๑๕/๑๕	๑๕/๑๕	๑๕/๑๕	๑๕/๑๕	[illegible]	[illegible]	๑๐/๑๐	[illegible]	๑๐/๑๐	๑๐/๑๐

ตารางที่ ๔.๓ - ๒๙ จำนวน EV BUS ที่จะต้องมีให้บริการในแต่ละเส้นทาง (Fleet Size) ระบบขนส่งสาธารณะในเมืองอุบลราชธานี

สายที่	จุดต้นทาง - ปลายทาง	จำนวนรถโดยสารในช่วง Peak			จำนวนรถโดยสารในช่วง Off - Peak		
		ปี ๗๐ - ๗๕	ปี ๗๖ - ๘๐	ปี ๘๑+	ปี ๗๐ - ๗๕	ปี ๗๖ - ๘๐	ปี ๘๑+
๑	สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดอุบลราชธานี - สถานีรถไฟอุบลราชธานี	๗	๑๑	๑๑	๔	๖	๗
๒	ทุ่งศรีเมือง - หนองขอน (สนามกีฬาทุ่งบูรพา)	๖	๙	๙	๓	๕	๖
๓	ทุ่งศรีเมือง - ไร่น้อย (โรงเรียนกิตติญาณอุปถัมภ์)	๔	๖	๖	๒	๓	๔
๔	ทุ่งศรีเมือง - แสนสุข (วิทยาลัยการอาชีพวารินชำราบ)	๕	๗	๗	๓	๔	๕
๕	ทุ่งศรีเมือง - กุดลาด (โรงเรียนบ้านค้อ - กุดลาด)	๔	๖	๖	๒	๓	๔
๖	ทุ่งศรีเมือง - หนองกินเพล (โรงเรียนบ้านทางสาย)	๖	๘	๘	๓	๔	๖
๗	ทุ่งศรีเมือง - ไร่น้อย (โรงพยาบาล ๕๐ พรรษา มหาวชิราลงกรณ ในพระสังฆราชูปถัมภ์)	๖	๙	๙	๓	๕	๖
๘	บิ๊กซี ซูเปอร์เซ็นเตอร์ อุบลราชธานี - ท่าอากาศยานอุบลราชธานี	๖	๘	๘	๓	๔	๖
๙	ตลาดสดเทศบาลวารินชำราบ - ขามใหญ่ (โรงเรียนบ้านด้ามพร้า)	๖	๘	๘	๓	๔	๖
๑๐	ตลาดสดเทศบาลวารินชำราบ - สวนสัตว์อุบลราชธานี	๗	๑๐	๑๐	๔	๕	๗
๑๑	ตลาดสดเทศบาลวารินชำราบ - ขามใหญ่ (ชุมชนเมืองใหม่)	๗	๑๐	๑๐	๔	๕	๗
๑๒	ตลาดสดเทศบาลวารินชำราบ - เมืองศรีไค (โรงเรียนบ้านแมดคำลือชา (ราษฎร์สามัคคี))	๖	๙	๙	๓	๕	๖
๑๓	ตลาดสดเทศบาลวารินชำราบ - แสนสุข (โอเค รถดี)	๓	๔	๔	๒	๒	๓
๑๔	ตลาดสดเทศบาลวารินชำราบ - บุ่งไหม (โรงเรียนบ้านยางวังกางฮุง)	๔	๖	๖	๒	๓	๔
๑๕	ตลาดสดเทศบาลวารินชำราบ - คำขวาง (สถานีอนามัยคำขวาง)	๕	๗	๗	๓	๔	๕
๑๖	รอบเมือง ๑	๖	๘	๘	๓	๔	๖
๑๗	รอบเมือง ๒	๓	๕	๕	๒	๓	๓
รวม		๙๑	๑๓๑	๑๓๑	๔๙	๖๙	๙๑
รวมสำรอง (ร้อยละ ๑๕ ของจำนวนรถทั้งหมด)		**๑๐๕**	**๑๕๑**	**๑๕๑**	**๕๖**	**๗๙**	**๑๐๕**

๕.๘) จังหวัดพระนครศรีอยุธยา

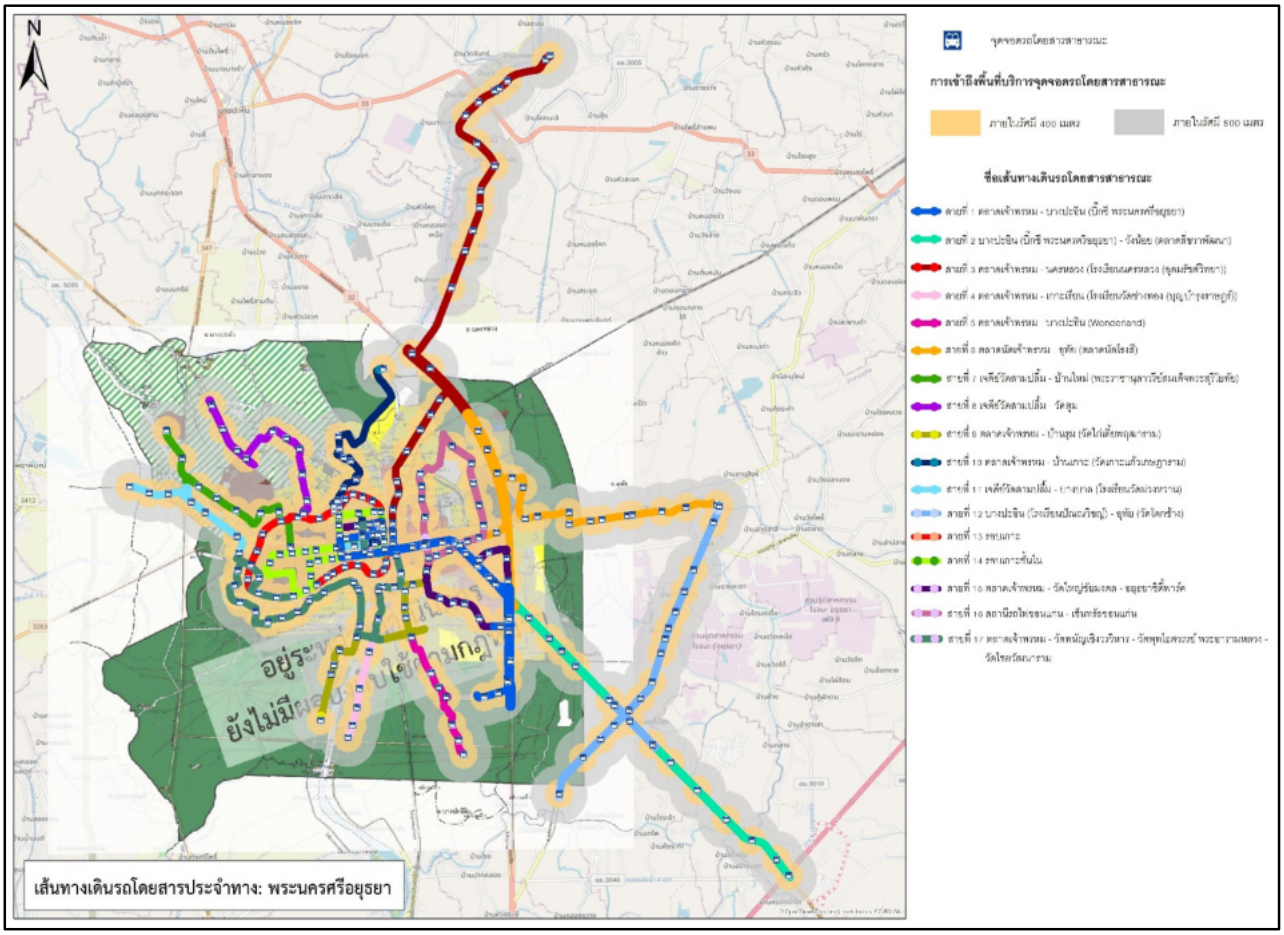
โครงข่ายเส้นทางการให้บริการขนส่งสาธารณะในระบบ EV BUS เสนอไว้ทั้งสิ้น ๑๗ เส้นทาง และ ๔๙๐ ป้ายหยุดรถ รวมระยะทางโครงข่ายการให้บริการรวม ๔๓๒ กิโลเมตร (ไป - กลับ) ครอบคลุมพื้นที่การให้บริการและประชากรในเมืองพระนครศรีอยุธยาและพื้นที่ต่อเนื่องตามผังเมืองรวมฉบับปัจจุบัน ดังตารางที่ ๔.๓ - ๓๐ รูปที่ ๔.๓ - ๑๐ และรายละเอียดเส้นทางเสนอแนะสำหรับระบบขนส่งสาธารณะในเมืองพระนครศรีอยุธยาและแผนการเปิดให้บริการระบบขนส่งสาธารณะ ดังตารางที่ ๔.๓ - ๓๑

ตารางที่ ๔.๓ - ๓๐ การครอบคลุมพื้นที่การให้บริการและประชากรในเมืองพระนครศรีอยุธยา และพื้นที่ต่อเนื่องตามผังเมืองรวมฉบับปัจจุบัน

Catchment Area	พื้นที่ (ตร.กม.)	ประชากร (คน)
พื้นที่ชุมชนตามผังเมืองรวมฯ	๕๓.๕๔	๑๓๔,๙๐๐[๑]
พื้นที่การเข้าถึงในรัศมี ๔๐๐ ม. จากป้ายหยุดรถ	๓๖.๖๕ (๖๘.๕%)	๑๐๖,๒๗๔ (๗๘.๘%)
พื้นที่การเข้าถึงในรัศมี ๘๐๐ ม. จากป้ายหยุดรถ	๕๑.๕๔ (๙๖.๓%)	๑๓๑,๒๐๓ (๙๗.๓%)

หมายเหตุ: [๑] จำนวนประชากรในเขตพื้นที่ศึกษาที่อาศัยอยู่ในเขตชุมชนตามผังเมืองรวมเมืองฯ

โดยได้กำหนดความถี่ในการให้บริการในเส้นทางต่าง ๆ และจำนวนรถ EV BUS ที่จะต้องมีให้บริการในแต่ละเส้นทาง ดังตารางที่ ๔.๓ - ๓๒ ถึงตารางที่ ๔.๓ - ๓๓



รูปที่ ๔.๓ - ๑๐ แผนที่เส้นทางเดินรถและการครอบคลุมพื้นที่การให้บริการและประชากรในเมืองพระนครศรีอยุธยา

ตารางที่ ๔.๓ - ๓๑ รายละเอียดเส้นทางเสนอแนะสำหรับระบบขนส่งสาธารณะในเมืองพระนครศรีอยุธยา

สายที่	จุดต้นทาง - ปลายทาง	รวม ๒ ทิศทาง		ปีเปิดให้บริการ
		ระยะทาง (กม.)	จำนวนป้าย	
๑	ตลาดเจ้าพรหม - บางปะอิน (บิ๊กซี พระนครศรีอยุธยา)	๓๓.๖	๕๐	๒๕๗๐
๒	บางปะอิน (บิ๊กซี พระนครศรีอยุธยา) - วังน้อย (ตลาดสี่ขวาพัฒนา)	๓๖.๓	๔๔	๒๕๗๐
๓	ตลาดเจ้าพรหม - นครหลวง (โรงเรียนนครหลวง (อุดมรัชต์วิทยา))	๔๓.๙	๓๑	๒๕๘๐
๔	ตลาดเจ้าพรหม - เกาะเรียน (โรงเรียนวัดช่างทอง (บุญบำรุงราษฎร์))	๑๔.๒	๑๘	๒๕๘๐
๕	ตลาดเจ้าพรหม - บางปะอิน (Wonderland)	๒๓.๒	๒๒	๒๕๘๐
๖	ตลาดนัดเจ้าพรหม - อุทัย (ตลาดนัดโรงสี)	๓๓.๐	๕๓	๒๕๘๐
๗	เจดีย์วัดสามปลื้ม - บ้านใหม่ (พระราชานุสาวรีย์สมเด็จพระสุริโยทัย)	๒๔.๔	๔๒	๒๕๘๐
๘	เจดีย์วัดสามปลื้ม - วัดตูม	๒๔.๔	๔๐	๒๕๗๐
๙	ตลาดเจ้าพรหม - บ้านรุม (วัดไก่เตี้ยพฤฒาราม)	๑๒.๔	๑๗	๒๕๗๐
๑๐	ตลาดเจ้าพรหม - บ้านเกาะ (วัดเกาะแก้วเกษฎาราม)	๑๗.๒	๓๖	๒๕๘๐
๑๑	เจดีย์วัดสามปลื้ม - บางบาล (โรงเรียนวัดม่วงหวาน)	๒๗.๘	๔๔	๒๕๘๐
๑๒	บางปะอิน (โรงเรียนปัณณวิชญ์) - อุทัย (วัดโคกช้าง)	๒๑.๖	๓๔	๒๕๘๐
๑๓	วนเกษตร	๒๖.๘	๒๑	๒๕๘๐
๑๔	รอบเกาะชั้นใน	๒๗.๐	๔๔	๒๕๗๐
๑๕	ตลาดเจ้าพรหม - วัดใหญ่ชัยมงคล - อยุธยาซิตี้พาร์ค	๑๕.๘	๓๑	๒๕๗๐
๑๖	เจดีย์วัดสามปลื้ม - วัดอโยธยา - โรงเรียนวัดใหญ่ชัยมงคล (ภาวนา รังสี)	๑๘.๒	๓๔	๒๕๘๐
๑๗	ตลาดเจ้าพรหม - วัดพนัญเชิงวรวิหาร - วัดพุทไธศวรรย์ พระอารามหลวง - วัดไชยวัฒนาราม	๒๑.๕	๓๔	๒๕๘๐
รวม		๕๓๖.๑	๗๙๐	

หมายเหตุ: จำนวนป้ายหยุดรถรวมจะไม่เท่ากับผลรวมของป้ายหยุดรถของแต่ละสาย เนื่องจากมีการใช้ป้ายหยุดรถร่วมกัน

ตารางที่ ๔.๓ - ๓๒ แผนการเดินรถและความถี่ในการให้บริการในเส้นทางระบบขนส่งสาธารณะในเมืองพระนครศรีอยุธยา

สายที่	จุดต้นทาง - ปลายทาง	แผนการเดินรถและความถี่ในการให้บริการ (Peak/Off - Peak : นาที)												
[illegible]	[illegible]	[illegible]	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๑๕
๑	ตลาดเจ้าพรหม - บางปะอิน (บิ๊กซี พระนครศรีอยุธยา)		๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๑๕
๒	บางปะอิน (บิ๊กซี พระนครศรีอยุธยา) - วังน้อย (ตลาดสี่ขวา พัฒนา)		๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๑๕
๓	ตลาดเจ้าพรหม - นครหลวง (โรงเรียนนครหลวง (อุดมรัชต์ วิทยา))		๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๑๕
๔	ตลาดเจ้าพรหม - เกาะเรียน (โรงเรียนวัดช่างทอง (บุญบำรุง ราษฎร์))		๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๑๕
๕	ตลาดเจ้าพรหม - บางปะอิน (Wonderland)		๑๕/๓๐	[illegible]	๑๕/๓๐	[illegible]	[illegible]	๑๕/๓๐	[illegible]	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	[illegible]	๑๐/๑๕
๖	ตลาดนัดเจ้าพรหม - อุทัย (ตลาดนัดโรงสี)		๑๕/๓๐	[illegible]	๑๕/๓๐	[illegible]	[illegible]	๑๕/๓๐	[illegible]	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	[illegible]	๑๐/๑๕
๗	เจดีย์วัดสามปลื้ม - บ้านใหม่ (พระราชานุสาวรีย์สมเด็จ พระสุริโยทัย)		๑๕/๓๐	[illegible]	๑๕/๓๐	[illegible]	[illegible]	๑๕/๓๐	[illegible]	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	[illegible]	๑๐/๑๕
๘	เจดีย์วัดสามปลื้ม - วัดตูม		๑๕/๓๐	[illegible]	๑๕/๓๐	[illegible]	[illegible]	๑๕/๓๐	[illegible]	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	[illegible]	๑๐/๑๕
๙	ตลาดเจ้าพรหม - บ้านรุม (วัดไก่เตี้ยพฤฒาราม)		๑๕/๓๐	[illegible]	๑๕/๓๐	[illegible]	[illegible]	๑๕/๓๐	[illegible]	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	[illegible]	๑๐/๑๕
๑๐	ตลาดเจ้าพรหม - บ้านเกาะ (วัดเกาะแก้วเกษฎาราม)		๑๕/๓๐	[illegible]	๑๕/๓๐	[illegible]	[illegible]	๑๕/๓๐	[illegible]	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	[illegible]	๑๐/๑๕
๑๑	เจดีย์วัดสามปลื้ม - บางบาล (โรงเรียนวัดม่วงหวาน)		๑๕/๑๕	๑๕/๑๕	๑๕/๑๕	๑๕/๑๕	๑๕/๑๕	๑๕/๑๕	[illegible]	๑๐/๑๐	๑๐/๑๐	๑๐/๑๐	๑๐/๑๐	[illegible]	[illegible]
๑๒	บางปะอิน (โรงเรียนปัณณวิชญ์) - อุทัย (วัดโคกช้าง)		๑๕/๑๕	๑๕/๑๕	๑๕/๑๕	๑๕/๑๕	๑๕/๑๕	๑๕/๑๕	[illegible]	๑๐/๑๐	๑๐/๑๐	๑๐/๑๐	๑๐/๑๐	[illegible]	[illegible]
[illegible]	รอบเกาะ		๑๕/๓๐	[illegible]	๑๕/๓๐	[illegible]	[illegible]	๑๕/๓๐	[illegible]	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	[illegible]	๑๐/๑๕
[illegible]	รอบเกาะชั้นใน		๑๕/๓๐	[illegible]	๑๕/๓๐	[illegible]	[illegible]	๑๕/๓๐	[illegible]	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	[illegible]	๑๐/๑๕
[illegible]	ตลาดเจ้าพรหม - วัดใหญ่ชัยมงคล - อยุธยาซิตี้พาร์ค		๑๕/๑๕	๑๕/๑๕	๑๕/๑๕	๑๕/๑๕	๑๕/๑๕	๑๕/๑๕	[illegible]	๑๐/๑๐	๑๐/๑๐	๑๐/๑๐	๑๐/๑๐	[illegible]	[illegible]
[illegible]	เจดีย์วัดสามปลื้ม - วัดอโยธยา - โรงเรียนวัดใหญ่ชัยมงคล (ภาวนา รังสี)		๑๕/๑๕	๑๕/๑๕	๑๕/๑๕	๑๕/๑๕	๑๕/๑๕	๑๕/๑๕	[illegible]	๑๐/๑๐	๑๐/๑๐	๑๐/๑๐	๑๐/๑๐	[illegible]	[illegible]
[illegible]	ตลาดเจ้าพรหม - วัดพนัญเชิงวรวิหาร - วัดพุทไธศวรรย์ พระอารามหลวง - วัดไชยวัฒนาราม		๑๕/๑๕	๑๕/๑๕	๑๕/๑๕	๑๕/๑๕	๑๕/๑๕	๑๕/๑๕	[illegible]	๑๐/๑๐	๑๐/๑๐	๑๐/๑๐	๑๐/๑๐	[illegible]	[illegible]

ตารางที่ ๔.๓ - ๓๓ จำนวน EV BUS ที่จะต้องมีให้บริการในแต่ละเส้นทาง (Fleet Size) ระบบขนส่งสาธารณะในเมืองพระนครศรีอยุธยา

สายที่	จุดต้นทาง - ปลายทาง	จำนวนรถโดยสารในช่วง Peak			จำนวนรถโดยสารในช่วง Off - Peak		
		ปี ๗๑ - ๗๕	ปี ๗๖ - ๘๐	ปี ๘๑+	ปี ๗๑ - ๗๕	ปี ๗๖ - ๘๐	ปี ๘๑+
๑	ตลาดเจ้าพรหม - บางปะอิน (บิ๊กซี พระนครศรีอยุธยา)	๗	๑๑	๑๑	๔	๕	๗
๒	บางปะอิน (บิ๊กซี พระนครศรีอยุธยา) - วังน้อย (ตลาดสี่ขวาพัฒนา)	๙	๑๓	๑๓	๔	๖	๘
๓	ตลาดเจ้าพรหม - นครหลวง (โรงเรียนนครหลวง (อุดมรัชต์วิทยา))	๑๐	๑๕	๑๕	๕	๗	๙
๔	ตลาดเจ้าพรหม - เกาะเรียน (โรงเรียนวัดช่างทอง (บุญบำรุงราษฎร์))	๕	๗	๗	๒	๓	๔
๕	ตลาดเจ้าพรหม - บางปะอิน (Wonderland)	๕	๘	๘	๓	๔	๕
๖	ตลาดนัดเจ้าพรหม - อุทัย (ตลาดนัดโรงสี)	๙	๑๓	๑๓	๔	๖	๘
๗	เจดีย์วัดสามปลื้ม - บ้านใหม่ (พระราชานุสาวรีย์สมเด็จพระสุริโยทัย)	๖	๙	๙	๓	๔	๕
๘	เจดีย์วัดสามปลื้ม - วัดตูม	๖	๙	๙	๓	๔	๕
๙	ตลาดเจ้าพรหม - บ้านรุม (วัดไก่เตี้ยพฤฒาราม)	๖	๘	๘	๓	๔	๕
๑๐	ตลาดเจ้าพรหม - บ้านเกาะ (วัดเกาะแก้วเกษฎาราม)	๔	๖	๖	๒	๓	๔
๑๑	เจดีย์วัดสามปลื้ม - บางบาล (โรงเรียนวัดม่วงหวาน)	๗	๑๐	๑๐	๓	๕	๖
๑๒	บางปะอิน (โรงเรียนปัณณวิชญ์) - อุทัย (วัดโคกช้าง)	๖	๘	๘	๓	๔	๕
๑๓	รอบเกาะ	๖	๘	๘	๓	๔	๕
๑๔	รอบเกาะชั้นใน	๗	๑๐	๑๐	๓	๕	๖
๑๕	ตลาดเจ้าพรหม - วัดใหญ่ชัยมงคล - อยุธยาซิตี้พาร์ค	๔	๖	๖	๒	๓	๔
๑๖	เจดีย์วัดสามปลื้ม - วัดอโยธยา - โรงเรียนวัดใหญ่ชัยมงคล (ภาวนา รังสี)	๕	๗	๗	๒	๓	๔
๑๗	ตลาดเจ้าพรหม - วัดพนัญเชิงวรวิหาร - วัดพุทไธศวรรย์ พระอารามหลวง - วัดไชยวัฒนาราม	๕	๘	๘	๓	๔	๕
รวม		๑๐๗	๑๕๖	๑๕๖	๕๒	๗๔	๙๕
รวมสำรอง (ร้อยละ ๑๕ ของจำนวนรถทั้งหมด)		**๑๒๓**	**๑๗๙**	**๑๗๙**	**๖๐**	**๘๕**	**๑๐๙**

๕.๙) จังหวัดสุราษฎร์ธานี

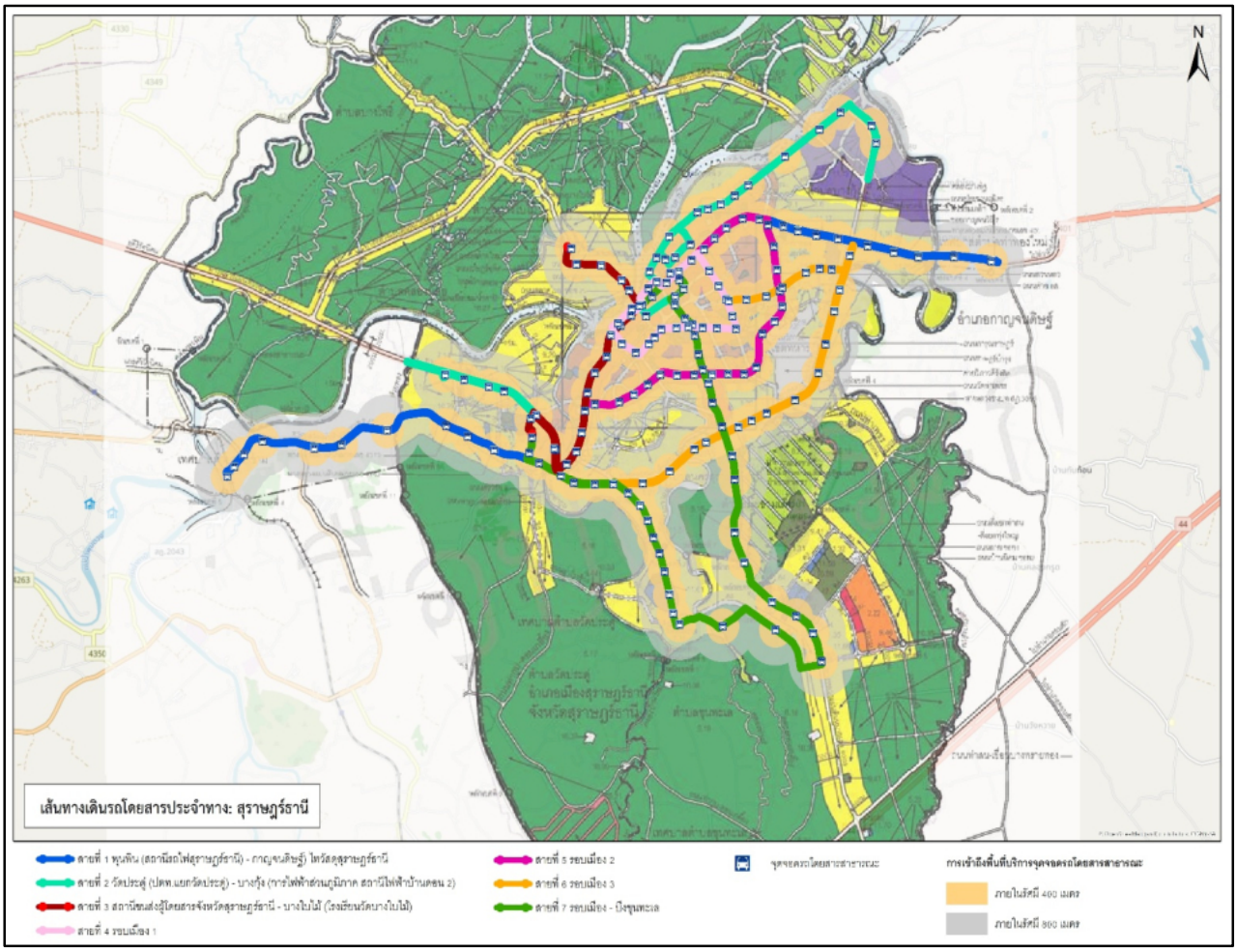
โครงข่ายเส้นทางการให้บริการขนส่งสาธารณะในระบบ EV BUS เสนอไว้ทั้งสิ้น ๗ เส้นทาง และ ๓๒๘ ป้ายหยุดรถ รวมระยะทางโครงข่ายการให้บริการรวม ๒๖๑.๒ กิโลเมตร (ไป - กลับ) ครอบคลุมพื้นที่การให้บริการและประชากรในเมืองสุราษฎร์ธานีและพื้นที่ต่อเนื่องตามผังเมืองรวมฉบับปัจจุบัน ดังตารางที่ ๔.๓ - ๓๔ รูปที่ ๔.๓ - ๑๑ และรายละเอียดเส้นทางเสนอแนะสำหรับระบบขนส่งสาธารณะในเมืองสุราษฎร์ธานีและแผนการเปิดให้บริการระบบขนส่งสาธารณะ ดังตารางที่ ๔.๓ - ๓๕

ตารางที่ ๔.๓ - ๓๔ การครอบคลุมพื้นที่การให้บริการและประชากรในเมืองสุราษฎร์ธานี และพื้นที่ต่อเนื่องตามผังเมืองรวมฉบับปัจจุบัน

Catchment Area	พื้นที่ (ตร.กม.)	ประชากร (คน)
พื้นที่ชุมชนตามผังเมืองรวมฯ	๑๐๔.๖๒	๑๗๙,๕๕๐[๑]
พื้นที่การเข้าถึงในรัศมี ๔๐๐ ม. จากป้ายหยุดรถ	๔๔.๓๘ (๔๒.๔%)	๘๓,๖๗๐ (๔๖.๖%)
พื้นที่การเข้าถึงในรัศมี ๘๐๐ ม. จากป้ายหยุดรถ	๖๖.๕๖ (๖๓.๖%)	๑๒๕,๕๐๕ (๖๙.๙%)

หมายเหตุ: [๑] จำนวนประชากรในเขตพื้นที่ศึกษาที่อาศัยอยู่ในเขตชุมชนตามผังเมืองรวมเมืองฯ

โดยได้กำหนดความถี่ในการให้บริการในเส้นทางต่าง ๆ และจำนวนรถ EV BUS ที่จะต้องมีให้บริการในแต่ละเส้นทาง ดังตารางที่ ๔.๓ - ๓๖ ถึงตารางที่ ๔.๓ - ๓๗



รูปที่ ๔.๓ - ๑๑ แผนที่เส้นทางเดินรถและการครอบคลุมพื้นที่การให้บริการและประชากรในเมืองสุราษฎร์ธานี

ตารางที่ ๔.๓ - ๓๕ รายละเอียดเส้นทางเสนอแนะสำหรับระบบขนส่งสาธารณะในเมืองสุราษฎร์ธานี

สายที่	จุดต้นทาง - ปลายทาง	รวม ๒ ทิศทาง		ปีเปิดให้บริการ
		ระยะทาง (กม.)	จำนวนป้าย	
๑	พุนพิน (สถานีรถไฟสุราษฎร์ธานี) - กาญจนดิษฐ์) ไทวัสดุสุราษฎร์ธานี	๔๙.๖	๘๗	๒๕๗๐
๒	วัดประดู่ (ปตท.แยกวัดประดู่) - บางกุ้ง (การไฟฟ้าส่วนภูมิภาค สถานีไฟฟ้าบ้านดอน ๒)	๔๑.๒	๗๓	๒๕๗๐
๓	สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดสุราษฎร์ธานี - บางใบไม้ (โรงเรียนวัดบางใบไม้)	๑๘.๔	๔๐	๒๕๗๐
๔	รอบเมือง ๑	๑๗.๔	๔๖	๒๕๗๐
๕	รอบเมือง ๒	๒๘.๗	๗๐	๒๕๗๐
๖	รอบเมือง ๓	๔๘.๒	๙๗	๒๕๗๐
๗	รอบเมือง - บึงขุนทะเล	๕๗.๗	๑๐๙	๒๕๗๐
[illegible]		**๒๖๑.๒**	[illegible]	

หมายเหตุ: จำนวนป้ายหยุดรถรวมจะไม่เท่ากับผลรวมของป้ายหยุดรถของแต่ละสาย เนื่องจากมีการใช้ป้ายหยุดรถร่วมกัน

ตารางที่ ๔.๓ - ๓๖ แผนการเดินรถและความถี่ในการให้บริการในเส้นทางระบบขนส่งสาธารณะในเมืองสุราษฎร์ธานี

สายที่	จุดต้นทาง - ปลายทาง	แผนการเดินรถและความถี่ในการให้บริการ (Peak/Off - Peak : นาที)												
		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
๑	พุนพิน (สถานีรถไฟสุราษฎร์ธานี) - กาญจนดิษฐ์) ไทวัสดุสุราษฎร์ธานี		๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๑๕
๒	วัดประดู่ (ปตท.แยกวัดประดู่) - บางกุ้ง (การไฟฟ้าส่วนภูมิภาค สถานีไฟฟ้าบ้านดอน ๒)		๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๑๕
๓	สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดสุราษฎร์ธานี - บางใบไม้ (โรงเรียนวัดบางใบไม้)		๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๑๕
๔	รอบเมือง ๑		๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๑๕
๕	รอบเมือง ๒		๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๑๕
๖	รอบเมือง ๓		๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๑๕
๗	รอบเมือง - บึงขุนทะเล		๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๑๕

ตารางที่ ๔.๓ - ๓๗ จำนวน EV BUS ที่จะต้องมีให้บริการในแต่ละเส้นทาง (Fleet Size) ระบบขนส่งสาธารณะในเมืองสุราษฎร์ธานี

สายที่	จุดต้นทาง - ปลายทาง	จำนวนรถโดยสารในช่วง Peak			จำนวนรถโดยสารในช่วง Off-Peak		
		ปี ๗๐ - ๗๕	ปี ๗๖ - ๘๐	ปี ๘๑+	ปี ๗๐ - ๗๕	ปี ๗๖ - ๘๐	ปี ๘๑+
๑	พุนพิน (สถานีรถไฟสุราษฎร์ธานี) - กาญจนดิษฐ์) ไทวัสดุสุราษฎร์ธานี	๑๐	๑๕	๑๕	๕	๘	๑๐
๒	วัดประดู่ (ปตท.แยกวัดประดู่) - บางกุ้ง (การไฟฟ้าส่วนภูมิภาค สถานีไฟฟ้าบ้านดอน ๒)	๙	๑๓	๑๓	๕	๗	๙
๓	สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดสุราษฎร์ธานี - บางใบไม้ (โรงเรียนวัดบางใบไม้)	๔	๖	๖	๒	๓	๔
๔	รอบเมือง ๑	๔	๖	๖	๒	๓	๔
๕	รอบเมือง ๒	๖	๙	๙	๓	๕	๖
๖	รอบเมือง ๓	๑๐	๑๕	๑๕	๕	๘	๑๐
๗	รอบเมือง - บึงขุนทะเล	๑๒	๑๘	๑๘	๖	๙	๑๒
รวม		๕๕	๘๒	๘๒	๒๘	๔๓	๕๕
รวมสำรอง (ร้อยละ ๑๕ ของจำนวนรถทั้งหมด)		**๖๓**	**๙๔**	**๙๔**	**๓๒**	**๔๙**	**๖๓**

๕.๑๐) จังหวัดภูเก็ต

โครงข่ายเส้นทางการให้บริการขนส่งสาธารณะในระบบ EV BUS เสนอไว้ทั้งสิ้น ๑๐ เส้นทาง และ ๗๗๕ ป้ายหยุดรถ รวมระยะทางโครงข่ายการให้บริการรวม ๕๗๖ กิโลเมตร (ไป - กลับ) ครอบคลุมพื้นที่การให้บริการและประชากรในเมืองภูเก็ตและพื้นที่ต่อเนื่องตามผังเมืองรวมฉบับปัจจุบัน ดังตารางที่ ๔.๓ - ๓๘ รูปที่ ๔.๓ - ๑๒ และรายละเอียดเส้นทางเสนอแนะสำหรับระบบขนส่งสาธารณะในเมืองภูเก็ตและแผนการเปิดให้บริการระบบขนส่งสาธารณะ ดังตารางที่ ๔.๓ - ๓๙

ตารางที่ ๔.๓ - ๓๘ การครอบคลุมพื้นที่การให้บริการและประชากรในเมืองภูเก็ต และพื้นที่ต่อเนื่องตามผังเมืองรวมฉบับปัจจุบัน

Catchment Area	พื้นที่ (ตร.กม.)	ประชากร (คน)
พื้นที่ชุมชนตามผังเมืองรวมฯ	๒๒๗.๕๙	๗๗๗,๑๐๐[๑]
พื้นที่การเข้าถึงในรัศมี ๔๐๐ ม. จากป้ายหยุดรถ	๑๐๑.๑ (๔๔.๔%)	๓๗๙,๒๒๕ (๔๘.๘%)
พื้นที่การเข้าถึงในรัศมี ๘๐๐ ม. จากป้ายหยุดรถ	๑๖๓.๓๓ (๗๑.๘%)	๖๑๔,๖๘๖ (๗๙.๑%)

หมายเหตุ: [๑] จำนวนประชากรในเขตพื้นที่ศึกษาที่อาศัยอยู่ในเขตชุมชนตามผังเมืองรวมเมืองฯ

โดยได้กำหนดความถี่ในการให้บริการในเส้นทางต่าง ๆ และจำนวนรถ EV BUS ที่จะต้องมีให้บริการในแต่ละเส้นทาง ดังตารางที่ ๔.๓ - ๔๐ ถึงตารางที่ ๔.๓ - ๔๑

รูปที่ ๔.๓ - ๑๒ แผนที่เส้นทางเดินรถและการครอบคลุมพื้นที่การให้บริการและประชากรในเมืองภูเก็ต

ตารางที่ ๔.๓ - ๓๙ รายละเอียดเส้นทางเสนอแนะสำหรับระบบขนส่งสาธารณะในเมืองภูเก็ต

สายที่	จุดต้นทาง - ปลายทาง	รวม ๒ ทิศทาง		ปีเปิดให้บริการ
		ระยะทาง (กม.)	จำนวนป้าย	
๑	ด่านตรวจท่าฉัตรชัย - ห้าแยกฉลอง	๑๑๒.๙	๑๔๗	[illegible]
๒	ท่าอากาศยานภูเก็ต - ราไวย์	๙๔.๐	๑๗๘	[illegible]
๓	หาดบางเทา - สถานแสดงพันธุ์สัตว์น้ำภูเก็ต	๖๘.๙	๑๔๘	[illegible]
๔	ท่าอากาศยานภูเก็ต - ราไวย์ ๒	๑๑๘.๘	๑๗๐	[illegible]
๕	ท่าเรือรัษฎา - ท่าเทียบเรือมาริน่า	๒๕.๙	๗๑	[illegible]
๖	รอบเมือง ๑	๕.๗	๑๗	[illegible]
๗	สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดภูเก็ต แห่งที่ ๒ - รอบเมือง	๑๗.๖	๔๙	[illegible]
๘	รอบเมือง ๒ (มิวเซียมภูเก็ต - ตลาดนัดชิลล์วา - บขส.๒ - กิ่งแก้ว)	๓๕.๘	๗๐	[illegible]
๙	รอบเมืองป่าตอง	๖.๙	๑๘	[illegible]
๑๐	มิวเซียมภูเก็ต - ป่าตอง	๘๙.๐	๘๙	[illegible]
[illegible]		[illegible]	[illegible]	

หมายเหตุ: จำนวนป้ายหยุดรถรวมจะไม่เท่ากับผลรวมของป้ายหยุดรถของแต่ละสาย เนื่องจากมีการใช้ป้ายหยุดรถร่วมกัน

ตารางที่ ๔.๓ - ๔๐ แผนการเดินรถและความถี่ในการให้บริการในเส้นทางระบบขนส่งสาธารณะในเมืองภูเก็ต

สาย ที่	จุดต้นทาง - ปลายทาง	แผนการเดินรถและความถี่ในการให้บริการ (Peak/Off - Peak : นาที)													
		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
๑	ด่านตรวจท่าฉัตรชัย - ห้าแยกฉลอง		๑๕/๓๐	[illegible]	[illegible]	๑๕/๓๐	[illegible]	๑๕/๓๐	[illegible]	๑๐/๒๐	[illegible]	๑๐/๒๐	[illegible]	๑๐/๑๕
๒	ท่าอากาศยานภูเก็ต - ราไวย์		๑๕/๓๐	[illegible]	[illegible]	๑๕/๓๐	[illegible]	๑๕/๓๐	[illegible]	๑๐/๒๐	[illegible]	๑๐/๒๐	[illegible]	๑๐/๑๕
๓	หาดบางเทา - สถานแสดงพันธุ์สัตว์น้ำภูเก็ต		๑๕/๓๐	[illegible]	[illegible]	๑๕/๓๐	[illegible]	๑๕/๓๐	[illegible]	๑๐/๒๐	[illegible]	๑๐/๒๐	[illegible]	๑๐/๑๕
๔	ท่าอากาศยานภูเก็ต - ราไวย์ ๒		๑๕/๓๐	[illegible]	[illegible]	๑๕/๓๐	[illegible]	๑๕/๓๐	[illegible]	๑๐/๒๐	[illegible]	๑๐/๒๐	[illegible]	๑๐/๑๕
๕	ท่าเรือรัษฎา - ท่าเทียบเรือมาริน่า		๑๕/๓๐	[illegible]	[illegible]	๑๕/๓๐	[illegible]	๑๕/๓๐	[illegible]	๑๐/๒๐	[illegible]	๑๐/๒๐	[illegible]	๑๐/๑๕
๖	รอบเมือง ๑		๑๕/๓๐	[illegible]	[illegible]	๑๕/๓๐	[illegible]	๑๕/๓๐	[illegible]	๑๐/๒๐	[illegible]	๑๐/๒๐	[illegible]	๑๐/๑๕
๗	สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดภูเก็ต แห่งที่ ๒ - รอบเมือง		๑๕/๓๐	[illegible]	[illegible]	๑๕/๓๐	[illegible]	๑๕/๓๐	[illegible]	๑๐/๒๐	[illegible]	๑๐/๒๐	[illegible]	๑๐/๑๕
๘	รอบเมือง ๒ (มิวเซียมภูเก็ต - ตลาดนัดชิลล์วา - บขส.๒ - กิ่งแก้ว)		๑๕/๓๐	[illegible]	[illegible]	๑๕/๓๐	[illegible]	๑๕/๓๐	[illegible]	๑๐/๒๐	[illegible]	๑๐/๒๐	[illegible]	๑๐/๑๕
๙	รอบเมืองป่าตอง		๑๕/๓๐	[illegible]	[illegible]	๑๕/๓๐	[illegible]	๑๕/๓๐	[illegible]	๑๐/๒๐	[illegible]	๑๐/๒๐	[illegible]	๑๐/๑๕
๑๐	มิวเซียมภูเก็ต - ป่าตอง		๑๕/๓๐	[illegible]	[illegible]	๑๕/๓๐	[illegible]	๑๕/๓๐	[illegible]	๑๐/๒๐	[illegible]	๑๐/๒๐	[illegible]	๑๐/๑๕

ตารางที่ ๔.๓ - ๔๑ จำนวน EV BUS ที่จะต้องมีให้บริการในแต่ละเส้นทาง (Fleet Size) ระบบขนส่งสาธารณะในเมืองภูเก็ต

สายที่	จุดต้นทาง - ปลายทาง	จำนวนรถโดยสารในช่วง Peak			จำนวนรถโดยสารในช่วง Off - Peak		
		ปี ๗๐ - ๗๕	ปี ๗๖ - ๘๐	ปี ๘๑+	ปี ๗๐ - ๗๕	ปี ๗๖ - ๘๐	ปี ๘๑+
๑	ด่านตรวจท่าฉัตรชัย - ห้าแยกฉลอง	๓๗	๕๕	๕๕	๑๒	๑๗	๒๓
๒	ท่าอากาศยานภูเก็ต - ราไวย์	๓๑	๔๖	๔๖	๑๐	๑๕	๑๙
๓	หาดบางเทา - สถานแสดงพันธุ์สัตว์น้ำภูเก็ต	๒๓	๓๔	๓๔	๗	๑๑	๑๔
๔	ท่าอากาศยานภูเก็ต - ราไวย์ ๒	๓๙	๕๘	๕๘	๑๒	๑๘	๒๔
๕	ท่าเรือรัษฎา - ท่าเทียบเรือมาริน่า	๙	๑๓	๑๓	๓	๔	๖
๖	รอบเมือง ๑	๒	๓	๓	๑	๑	๒
๗	สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดภูเก็ต แห่งที่ ๒ - รอบเมือง	๖	๙	๙	๒	๓	๔
๘	รอบเมือง ๒ (มิวเซียมภูเก็ต - ตลาดนัดชิลล์วา - บขส.๒ - กิ่งแก้ว)	๑๒	๑๘	๑๘	๔	๖	๘
๙	รอบเมืองป่าตอง	๓	๔	๔	๑	๒	๒
๑๐	มิวเซียมภูเก็ต - ป่าตอง	๒๙	๔๓	๔๓	๙	๑๔	๑๘
รวม		๑๙๑	๒๘๓	๒๘๓	๖๑	๙๑	๑๒๐
รวมสำรอง (ร้อยละ ๑๕ ของจำนวนรถทั้งหมด)		**๒๒๐**	**๓๒๕**	**๓๒๕**	**๗๐**	**๑๐๕**	**๑๓๘**

๕.๑๑) จังหวัดสงขลา (หาดใหญ่)

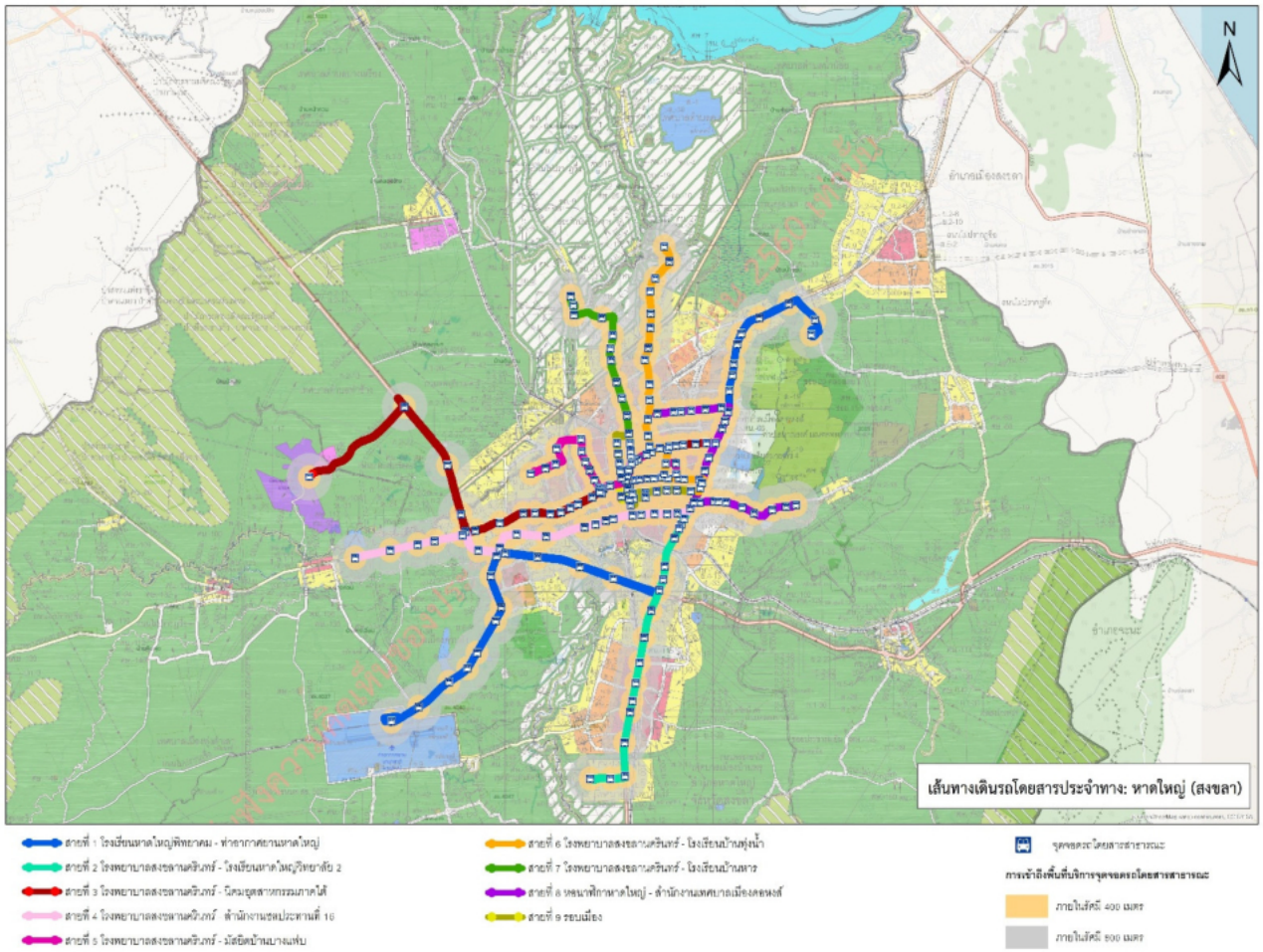
โครงข่ายเส้นทางการให้บริการขนส่งสาธารณะในระบบ EV BUS เสนอไว้ทั้งสิ้น ๙ เส้นทาง และ ๓๖๘ ป้ายหยุดรถ รวมระยะทางโครงข่ายการให้บริการรวม ๒๕๙ กิโลเมตร (ไป - กลับ) ครอบคลุมพื้นที่การให้บริการและประชากรในเมืองหาดใหญ่ (สงขลา) และพื้นที่ต่อเนื่องตามผังเมืองรวมฉบับปัจจุบัน ดังตารางที่ ๔.๓ - ๔๒ รูปที่ ๔.๓ - ๑๓ และรายละเอียดเส้นทางเสนอแนะสำหรับระบบขนส่งสาธารณะในเมืองหาดใหญ่ (สงขลา) และแผนการเปิดให้บริการระบบขนส่งสาธารณะ ดังตารางที่ ๔.๓ - ๔๓

ตารางที่ ๔.๓ - ๔๒ การครอบคลุมพื้นที่การให้บริการและประชากรในเมืองหาดใหญ่ (สงขลา) และพื้นที่ต่อเนื่องตามผังเมืองรวมฉบับปัจจุบัน

Catchment Area	พื้นที่ (ตร.กม.)	ประชากร (คน)
พื้นที่ชุมชนตามผังเมืองรวมฯ	๑๖๘.๑	๓๘๓,๘๐๐[๑]
พื้นที่การเข้าถึงในรัศมี ๔๐๐ ม. จากป้ายหยุดรถ	๖๑.๖ (๓๖.๔%)	๑๕๖,๒๐๗ (๔๐.๗%)
พื้นที่การเข้าถึงในรัศมี ๘๐๐ ม. จากป้ายหยุดรถ	๑๑๙.๒๖ (๗๑%)	๓๒๖,๙๙๘ (๘๕.๒%)

หมายเหตุ: [๑] จำนวนประชากรในเขตพื้นที่ศึกษาที่อาศัยอยู่ในเขตชุมชนตามผังเมืองรวมเมืองฯ

โดยได้กำหนดความถี่ในการให้บริการในเส้นทางต่าง ๆ และจำนวนรถ EV BUS ที่จะต้องมีให้บริการในแต่ละเส้นทาง ดังตารางที่ ๔.๓ - ๔๔ ถึงตารางที่ ๔.๓ - ๔๕



รูปที่ ๔.๓ - ๑๓ แผนที่เส้นทางเดินรถและการครอบคลุมพื้นที่การให้บริการและประชากรในเมืองหาดใหญ่ (สงขลา)

ตารางที่ ๔.๓ - ๔๓ รายละเอียดเส้นทางเสนอแนะสำหรับระบบขนส่งสาธารณะในเมืองหาดใหญ่ (สงขลา)

สายที่	จุดต้นทาง - ปลายทาง	รวม ๒ ทิศทาง		ปีเปิดให้บริการ
		ระยะทาง (กม.)	จำนวนป้าย	
๑	โรงเรียนหาดใหญ่พิทยาคม - ท่าอากาศยานหาดใหญ่	๕๓.๘	๗๘	[illegible]
๒	โรงพยาบาลสงขลานครินทร์ - โรงเรียนหาดใหญ่วิทยาลัย ๒	๒๓.๒	๔๒	[illegible]
๓	โรงพยาบาลสงขลานครินทร์ - นิคมอุตสาหกรรมภาคใต้	๔๑.๙	๗๐	[illegible]
๔	โรงพยาบาลสงขลานครินทร์ - สำนักงานชลประทานที่ ๑๖	๒๗.๖	๔๔	[illegible]
๕	โรงพยาบาลสงขลานครินทร์ - มัสยิดบ้านบางแฟบ	๒๑.๗	๕๙	[illegible]
๖	โรงพยาบาลสงขลานครินทร์ - โรงเรียนบ้านทุ่งน้ำ	๒๑.๕	๔๗	[illegible]
๗	โรงพยาบาลสงขลานครินทร์ - โรงเรียนบ้านหาร	๒๒.๖	๕๙	[illegible]
๘	หอนาฬิกาหาดใหญ่ - สำนักงานเทศบาลเมืองคอหงส์	๒๕.๐	๖๔	[illegible]
๙	รอบเมือง	๒๑.๙	๖๙	[illegible]
[illegible]		[illegible]	[illegible]	

หมายเหตุ: จำนวนป้ายหยุดรถรวมจะไม่เท่ากับผลรวมของป้ายหยุดรถของแต่ละสาย เนื่องจากมีการใช้ป้ายหยุดรถร่วมกัน

ตารางที่ ๔.๓ - ๔๔ แผนการเดินรถและความถี่ในการให้บริการในเส้นทางระบบขนส่งสาธารณะในเมืองหาดใหญ่ (สงขลา)

สาย ที่	จุดต้นทาง - ปลายทาง	แผนการเดินรถและความถี่ในการให้บริการ (Peak/Off - Peak : นาที)												
		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
๑	โรงเรียนหาดใหญ่พิทยาคม - ท่าอากาศยานหาดใหญ่		๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๑๕
๒	โรงพยาบาลสงขลานครินทร์ - โรงเรียนหาดใหญ่วิทยาลัย ๒		๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๑๕
๓	โรงพยาบาลสงขลานครินทร์ - นิคมอุตสาหกรรมภาคใต้		๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๑๕
๔	โรงพยาบาลสงขลานครินทร์ - สำนักงานชลประทานที่ ๑๖		๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๑๕
๕	โรงพยาบาลสงขลานครินทร์ - มัสยิดบ้านบางแฟบ		๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๑๕
๖	โรงพยาบาลสงขลานครินทร์ - โรงเรียนบ้านทุ่งน้ำ		๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๑๕
๗	โรงพยาบาลสงขลานครินทร์ - โรงเรียนบ้านหาร		๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๑๕
๘	หอนาฬิกาหาดใหญ่ - สำนักงานเทศบาลเมืองคอหงส์		๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๑๕
๙	รอบเมือง		๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๕/๓๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๒๐	๑๐/๑๕

ตารางที่ ๔.๓ - ๔๕ จำนวน EV BUS ที่จะต้องมีให้บริการในแต่ละเส้นทาง (Fleet Size) ระบบขนส่งสาธารณะในเมืองหาดใหญ่ (สงขลา)

สายที่	จุดต้นทาง - ปลายทาง	จำนวนรถโดยสารในช่วง Peak			จำนวนรถโดยสารในช่วง Off-Peak		
		ปี ๗๐ - ๗๕	ปี ๗๖ - ๘๐	ปี ๘๑+	ปี ๗๐ - ๗๕	ปี ๗๖ - ๘๐	ปี ๘๑+
๑	โรงเรียนหาดใหญ่พิทยาคม - ท่าอากาศยานหาดใหญ่	๑๓	๑๙	๑๙	๖	๙	๑๑
๒	โรงพยาบาลสงขลานครินทร์ - โรงเรียนหาดใหญ่วิทยาลัย ๒	๖	๘	๘	๓	๔	๕
๓	โรงพยาบาลสงขลานครินทร์ - นิคมอุตสาหกรรมภาคใต้	๑๐	๑๕	๑๕	๕	๗	๙
๔	โรงพยาบาลสงขลานครินทร์ - สำนักงานชลประทานที่ ๑๖	๗	๑๐	๑๐	๓	๕	๖
๕	โรงพยาบาลสงขลานครินทร์ - มัสยิดบ้านบางแฟบ	๕	๘	๘	๓	๔	๕
๖	โรงพยาบาลสงขลานครินทร์ - โรงเรียนบ้านทุ่งน้ำ	๕	๘	๘	๓	๔	๕
๗	โรงพยาบาลสงขลานครินทร์ - โรงเรียนบ้านหาร	๖	๘	๘	๓	๔	๕
๘	หอนาฬิกาหาดใหญ่ - สำนักงานเทศบาลเมืองคอหงส์	๖	๙	๙	๓	๔	๕
๙	รอบเมือง	๖	๘	๘	๓	๔	๕
รวม		๖๔	๙๓	๙๓	๓๒	๔๕	๕๖
รวมสำรอง (ร้อยละ ๑๕ ของจำนวนรถทั้งหมด)		**๗๔**	**๑๐๗**	**๑๐๗**	**๓๗**	**๕๒**	**๖๔**

๔.๓.๒ แนวคิดการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ (LRT และ Tram)

สนข. หน่วยงานในสังกัด คค. และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้ดำเนินการศึกษา และมีแผนการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ (LRT และ Tram) ในเขตเมืองหลักในภูมิภาค โดยมีรายละเอียด ดังนี้

๑) จังหวัดเชียงใหม่

การดำเนินการ	หน่วยงานรับผิดชอบ	ปี ๖๙ - ๗๕							ปี ๗๖ - ๘๐					ปี ๘๑+
		๖๙	๗๐	๗๑	๗๒	๗๓	๗๔	๗๕	๗๖	๗๗	๗๘	๗๙	๘๐	
ระบบ EV BUS ปรับตัวเป็น Feeder ของระบบขนส่งมวลชนเชียงใหม่								▭	▭	▭	▭	▭	▭	▭
๑) งานศึกษาความเหมาะสมและก่อสร้างโครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดเชียงใหม่ สายสีแดง ช่วงโรงพยาบาลนครพิงค์ - แยกแม่เหียะสมานสามัคคี และช่วงแยกแม่เหียะสมานสามัคคี - อุทยานราชพฤกษ์	รฟม.	■ ■												
๒) งานศึกษาความเหมาะสมและก่อสร้างโครงการระบบขนส่งมวลชนหลัก สายสีน้ำเงิน และสีเขียว (LRT)						■ ■	■ ■							
๓) การก่อสร้างงานโยธา[๑]					■ ■	■ ■	■ ■	■						
๔) งานระบบและขบวนรถ LRT[๑]					■ ■	■ ■	■ ■	■						
๕) เปิดให้บริการ LRT เส้นทางที่ ๑ : สายสีแดง[๑]								▬	▬	▬	▬	▬	▬	▬
๖) เปิดให้บริการ LRT เส้นทางที่ ๒ : สายสีน้ำเงิน[๑]								▬	▬	▬	▬	▬	▬	▬
๗) เปิดให้บริการ LRT เส้นทางที่ ๓ : สายสีเขียว														▬

หมายเหตุ ๑) ข้อมูลประกอบการประชุมคณะรัฐมนตรีอย่างเป็นทางการนอกสถานที่ ครั้งที่ ๑/๒๕๖๙ ณ จังหวัดสงขลา, กรมการขนส่งทางราง (ขร.)

รูปที่ ๔.๓ - ๑๔ แผนการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนจังหวัดเชียงใหม่

๒) จังหวัดพิษณุโลก

การดำเนินการ	หน่วยงานรับผิดชอบ	ปี ๗๑ - ๗๕					ปี ๗๖ - ๘๐					ปี ๘๑+
		๗๑	๗๒	๗๓	๗๔	๗๕	๗๖	๗๗	๗๘	๗๙	๘๐	
ระบบ EV BUS ปรับตัวเป็น Feeder ของระบบขนส่งมวลชนพิษณุโลก								▭	▭	▭	▭	▭
๑) การก่อสร้างงานโยธา[๑]	รฟม.				■ ■	■ ■	■ ■	■				
๒) งานระบบและขบวนรถ LRT[๑]					■ ■	■ ■	■ ■	■				
๓) เปิดให้บริการ LRT ระยะที่ ๑ : สายสีแดง[๑]								▬	▬	▬	▬	▬

หมายเหตุ ๑) ข้อมูลประกอบการประชุมคณะรัฐมนตรีอย่างเป็นทางการนอกสถานที่ ครั้งที่ ๑/๒๕๖๙ ณ จังหวัดสงขลา, ขร.

รูปที่ ๔.๓ - ๑๕ แผนการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนจังหวัดพิษณุโลก

๓) จังหวัดขอนแก่น

การดำเนินการ	หน่วยงานรับผิดชอบ	ปี ๗๑ - ๗๕					ปี ๗๖ - ๘๐					ปี
		๗๑	๗๒	๗๓	๗๔	๗๕	๗๖	๗๗	๗๘	๗๙	๘๐	๘๑+
ระบบ EV BUS ปรับตัวเป็น Feeder ของระบบขนส่งมวลชนขอนแก่น												
๑) การก่อสร้างงานโยธา ๒) งานระบบและขบวนรถ LRT ๓) เปิดให้บริการ LRT ระยะที่ ๑ : สายสีแดง ๔) เปิดให้บริการ LRT ระยะที่ ๒ : สายอื่น ๆ	เทศบาลนครขอนแก่น											

หมายเหตุ ปีเปิดให้บริการระบบขนส่งมวลชนขอนแก่น ยังไม่มีข้อสรุปของมติ อจร.

รูปที่ ๔.๓ - ๑๖ แผนการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนจังหวัดขอนแก่น

๔) จังหวัดนครราชสีมา

การดำเนินการ	หน่วยงานรับผิดชอบ	ปี ๖๙ - ๗๕							ปี ๗๖ - ๘๐					ปี
		๖๙	๗๐	๗๑	๗๒	๗๓	๗๔	๗๕	๗๖	๗๗	๗๘	๗๙	๘๐	๘๑+
ระบบ EV BUS ปรับตัวเป็น Feeder ของระบบขนส่งมวลชนนครราชสีมา														
๑) งานศึกษาความเหมาะสมและก่อสร้างโครงการระบบขนส่งมวลชนหลัก จังหวัดนครราชสีมา สายสีเขียว สีส้ม และสายสีม่วง (LRT) ๒) งานศึกษาความเหมาะสมและก่อสร้างโครงการระบบขนส่งมวลชนหลัก จังหวัดนครราชสีมา (LRT) ส่วนต่อขยาย ๓) การก่อสร้างงานโยธา[๑)] ๔) งานระบบและขบวนรถ LRT[๑)] ๕) เปิดให้บริการ LRT เส้นทางที่ ๑ : สายสีส้ม (โรงพยาบาลเทพรัตน์ - สถานีร่วมจอหอ)[๑)]	รฟม.													

หมายเหตุ ๑) ข้อมูลประกอบการประชุมคณะรัฐมนตรีอย่างเป็นทางการนอกสถานที่ ครั้งที่ ๑/๒๕๖๙ ณ จังหวัดสงขลา, ขร.

รูปที่ ๔.๓ - ๑๗ แผนการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนจังหวัดนครราชสีมา

๕) จังหวัดภูเก็ต

การดำเนินการ	หน่วยงานรับผิดชอบ	ปี ๖๙ - ๗๕							ปี ๗๖ - ๘๐					ปี
		๖๙	๗๐	๗๑	๗๒	๗๓	๗๔	๗๕	๗๖	๗๗	๗๘	๗๙	๘๐	๘๑+
ระบบ EV BUS ปรับตัวเป็น Feeder ของระบบขนส่งมวลชนภูเก็ต														
๑) งานศึกษาความเหมาะสมและก่อสร้างโครงการระบบขนส่งมวลชนหลัก Auto tram (tram ล้อยาง) ๒) การก่อสร้างงานโยธา[๑)] ๓) งานระบบและขบวนรถ Auto tram (tram ล้อยาง) ๔) งานก่อสร้างศูนย์ซ่อมบำรุง (Depot) รถ Auto tram (tram ล้อยาง) ๕) เปิดให้บริการ Auto tram ระยะที่ ๑ : ท่าอากาศยานภูเก็ต - ห้าแยกฉลอง	รฟม.													

หมายเหตุ ๑) ข้อมูลประกอบการประชุมคณะรัฐมนตรีอย่างเป็นทางการนอกสถานที่ ครั้งที่ ๑/๒๕๖๙ ณ จังหวัดสงขลา, ขร.

รูปที่ ๔.๓ - ๑๘ แผนการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนจังหวัดภูเก็ต

๖) จังหวัดสงขลา (หาดใหญ่)

การดำเนินการ	หน่วยงานรับผิดชอบ	ปี ๗๑ - ๗๕					ปี ๗๖ - ๘๐					ปี
		๗๑	๗๒	๗๓	๗๔	๗๕	๗๖	๗๗	๗๘	๗๙	๘๐	๘๑+
ระบบ EV BUS ปรับตัวเป็น Feeder ของระบบขนส่งมวลชนหาดใหญ่												
๑) การก่อสร้างงานโยธา[๑)] ๒) งานระบบและขบวนรถ LRT[๑)] ๓) เปิดให้บริการ LRT ระยะที่ ๑ : สายสีแดง[๑)] ๔) เปิดให้บริการ LRT ระยะที่ ๒ : สายสีแดงส่วนต่อขยาย	รฟม.											

หมายเหตุ ๑) ข้อมูลประกอบการประชุมคณะรัฐมนตรีอย่างเป็นทางการนอกสถานที่ ครั้งที่ ๑/๒๕๖๙ ณ จังหวัดสงขลา, ขร.

รูปที่ ๔.๓ - ๑๙ แผนการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนจังหวัดสงขลา (หาดใหญ่)

๔.๔ แนวทางการพัฒนา

แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักในภูมิภาค (พ.ศ. ๒๕๖๙ - ๒๕๘๐) ประกอบด้วย ๓ แนวทางการพัฒนา ประกอบด้วย

๔.๔.๑ แนวทางการพัฒนาที่ ๑ การพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งสาธารณะให้ครอบคลุมพื้นที่การให้บริการอย่างทั่วถึง และสามารถเชื่อมต่อการเดินทางกับรูปแบบการขนส่งส่วนต่าง ๆ ในเมืองภูมิภาคหลักของประเทศไทย

๑) หลักการและเหตุผล

การพัฒนาโครงข่ายขนส่งสาธารณะที่ครอบคลุมพื้นที่การให้บริการอย่างทั่วถึงและสามารถเชื่อมต่อการเดินทางกับรูปแบบการพัฒนาของเมืองภูมิภาค

๒) เป้าประสงค์

มีระบบโครงข่ายขนส่งสาธารณะที่ครอบคลุมพื้นที่การให้บริการอย่างทั่วถึงและสามารถเชื่อมต่อการเดินทางกับรูปแบบการขนส่งส่วนต่าง ๆ ในเมืองภูมิภาคหลักของประเทศไทย

๓) วัตถุประสงค์

เพื่อให้เกิดระบบขนส่งสาธารณะโครงข่ายระบบขนส่งสาธารณะให้ครอบคลุมพื้นที่การให้บริการอย่างทั่วถึง และสามารถเชื่อมต่อการเดินทางกับรูปแบบการขนส่งส่วนต่าง ๆ ในเมืองภูมิภาคหลักของประเทศไทย

๔.๔.๒ แนวทางการพัฒนาที่ ๒ พัฒนาระบบขนส่งสาธารณะที่มีคุณภาพการให้บริการที่ดี มีมาตรฐาน มีความทันสมัย มีความสะดวกและปลอดภัย และมีอัตราค่าโดยสารที่เหมาะสมและเป็นธรรม ในเมืองภูมิภาคหลักของประเทศไทย

๑) หลักการและเหตุผล

การยกระดับคุณภาพการเดินทางโดยระบบขนส่งสาธารณะให้รองรับและอำนวยความสะดวกในการเดินทางในพื้นที่ เสริมสร้างความปลอดภัยในการใช้ระบบขนส่งสาธารณะ เสริมสร้างโอกาสและความเสมอภาคสำหรับทุกคนในการใช้บริการ

๒) เป้าประสงค์

มีระบบขนส่งสาธารณะที่มีคุณภาพการให้บริการที่ดี มีมาตรฐาน มีความทันสมัย มีความสะดวกและปลอดภัย และมีอัตราค่าโดยสารที่เหมาะสมและเป็นธรรม ในเมืองภูมิภาคหลักของประเทศไทย

๓) วัตถุประสงค์

เพื่อให้เกิดระบบขนส่งสาธารณะที่มีคุณภาพการให้บริการที่ดี มีมาตรฐาน มีความทันสมัย มีความสะดวกและปลอดภัย และมีอัตราค่าโดยสารที่เหมาะสมและเป็นธรรม ในเมืองภูมิภาคหลักของประเทศไทย

๔.๔.๓ แนวทางการพัฒนาที่ ๓ กระตุ้นให้เกิดการใช้งานและเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางจากยานพาหนะส่วนบุคคลมาสู่การเดินทางด้วยขนส่งสาธารณะในพื้นที่เขตชุมชนเมืองภูมิภาคหลักของประเทศไทยมากยิ่งขึ้น

๑) หลักการและเหตุผล

การยกระดับคุณภาพการเดินทางโดยระบบขนส่งสาธารณะให้รองรับการเชื่อมต่อการเดินทางหลายรูปแบบ โดยจัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกในการเชื่อมต่อและเปลี่ยนถ่ายรูปแบบการเดินทางทั้งระหว่างยานพาหนะส่วนบุคคลและระบบขนส่งสาธารณะ

๒) เป้าประสงค์

ระบบขนส่งสาธารณะที่พัฒนาขึ้นสามารถกระตุ้นให้เกิดการใช้งานและเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางจากยานพาหนะส่วนบุคคลมาสู่การเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในพื้นที่เขตชุมชนเมืองภูมิภาคหลักของประเทศไทยมากยิ่งขึ้น

๓) วัตถุประสงค์

เพื่อกระตุ้นให้เกิดการใช้งานและเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางจากยานพาหนะส่วนบุคคลมาสู่การเดินทางด้วยขนส่งสาธารณะ (Mode Shift) ในพื้นที่เขตชุมชนเมืองภูมิภาคหลักของประเทศไทยมากยิ่งขึ้น

๔.๕ โครงการภายใต้แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักในภูมิภาค (พ.ศ. ๒๕๖๙ - ๒๕๘๐)

โครงการภายใต้แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักในภูมิภาค (พ.ศ. ๒๕๖๙ - ๒๕๘๐) สำหรับการขับเคลื่อนให้บรรลุเป้าหมายที่กำหนดไว้ ประกอบด้วย โครงการจำนวน ๖๘ โครงการ ๙๙ กิจกรรม วงเงินรวมที่คาดว่าจะใช้ลงทุนในช่วงแผนปฏิบัติการฯ ประมาณ ๓๒,๑๘๙.๘๕ ล้านบาท รายละเอียดดังแสดงในตารางที่ ๔.๕ - ๑

ตารางที่ ๔.๕ - ๑ สรุปโครงการ/กิจกรรมภายใต้แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักในภูมิภาค (พ.ศ. ๒๕๖๙ - ๒๕๘๐)

(หน่วย : ล้านบาท)

ลำดับที่	โครงการ/กิจกรรม	ระยะการพัฒนา		มูลค่าลงทุน	หน่วยงานรับผิดชอบ	
		ระยะสั้น (๒๕๖๙ - ๒๕๗๕)	ระยะยาว (๒๕๗๖ - ๒๕๘๐)		หลัก	สนับสนุน
แนวทางการพัฒนาที่ ๑ พัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งสาธารณะให้ครอบคลุมพื้นที่การให้บริการอย่างทั่วถึงและสามารถเชื่อมต่อการเดินทางกับรูปแบบการขนส่งส่วนต่าง ๆ ในเมืองภูมิภาคหลักของประเทศไทย (๓๓ โครงการ ๔๔ กิจกรรม)						
๑	**โครงการพัฒนาเส้นทางเดินรถโดยสารประจำทาง**	**๑.๑๔**	**๐.๐๒**	**๑.๔๒**		
๑.๑	งานยื่นคำขอใบอนุญาตประกอบการขนส่งประจำทางด้วยรถโดยสารในเส้นทางหมวด ๑	๑.๑๔	๐.๐๒	๑.๔๒	อปท.	ขบ.
๒	**โครงการอำนวยความสะดวกในการเดินทางของผู้ใช้บริการรถโดยสาร**	**๑๖,๐๙๕.๐๐**	**๕,๑๔๕.๐๐**	**๒๑,๒๔๐.๐๐**		
๒.๑	งานก่อสร้างป้ายรถโดยสารสาธารณะ	๕,๘๙๕.๐๐	-	๕,๘๙๕.๐๐	อปท.	ขบ.
๒.๒	งานจัดซื้อรถโดยสารสาธารณะพลังงานไฟฟ้า (EV BUS)	๑๐,๒๐๐.๐๐	๕,๑๔๕.๐๐	๑๕,๓๔๕.๐๐	ผู้รับจ้างให้บริการขนส่งสาธารณะ	อปท.
๓	**โครงการพัฒนาและก่อสร้างศูนย์ซ่อมบำรุง (Depot)**	**๒,๓๐๐.๐๐**	**-**	**๒,๓๐๐.๐๐**		
๓.๑	งานก่อสร้างศูนย์ซ่อมบำรุง (Depot) รถโดยสารพลังงานไฟฟ้า	๒,๓๐๐.๐๐	-	๒,๓๐๐.๐๐	อปท.	
รวมแนวทางการพัฒนาที่ ๑		**๑๘,๓๙๖.๔๐**	**๕,๑๔๕.๐๒**	**๒๓,๕๔๑.๔๒**		
แนวทางการพัฒนาที่ ๒ พัฒนาระบบขนส่งสาธารณะที่มีคุณภาพการให้บริการที่ดี มีมาตรฐาน มีความทันสมัย มีความสะดวกและปลอดภัย และมีอัตราค่าโดยสารที่เหมาะสมและเป็นธรรม ในเมืองภูมิภาคหลักของประเทศไทย (๒๔ โครงการ ๔๔ กิจกรรม)						
๔	**โครงการปรับปรุงมาตรฐานความปลอดภัยรถโดยสารสาธารณะ**	**๓,๗๕๕.๒๓**	**๔,๖๔๓.๒๐**	**๘,๓๙๘.๔๓**		
๔.๑	งานติดตั้งระบบ GPS และ CCTV ในรถโดยสารสาธารณะทุกคัน	๖๑.๒๓	๓๐.๙๐	๙๒.๑๓	ผู้รับจ้างให้บริการขนส่งสาธารณะ	ขบ.
๔.๒	การฝึกอบรมและพัฒนาทักษะพนักงานขับรถ	๑๖.๕๐	๘.๘๐	๒๕.๓๐	อปท.	ผู้รับจ้างให้บริการขนส่งสาธารณะ
๔.๓	การตรวจสอบและบำรุงรักษายานพาหนะ	๓,๖๗๒.๐๐	๔,๖๐๓.๕๐	๘,๒๗๕.๕๐	ผู้รับจ้างให้บริการขนส่งสาธารณะ	ขบ.

ตารางที่ ๔.๕ - ๑ สรุปโครงการ/กิจกรรมภายใต้แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักในภูมิภาค (พ.ศ. ๒๕๖๙ - ๒๕๘๐) (ต่อ)

(หน่วย : ล้านบาท)

ลำดับที่	โครงการ/กิจกรรม	ระยะการพัฒนา		มูลค่าลงทุน	หน่วยงานรับผิดชอบ	
		ระยะสั้น (๒๕๖๙ - ๒๕๗๕)	ระยะยาว (๒๕๗๖ - ๒๕๘๐)		หลัก	สนับสนุน
แนวทางการพัฒนาที่ ๒ พัฒนาระบบขนส่งสาธารณะที่มีคุณภาพการให้บริการที่ดี มีมาตรฐาน มีความทันสมัย มีความสะดวกและปลอดภัย และมีอัตราค่าโดยสารที่เหมาะสมและเป็นธรรม ในเมืองภูมิภาคหลักของประเทศไทย (ต่อ)						
๔.๔	การรณรงค์การใช้รถโดยสารอย่างปลอดภัย (Safety Awareness Campaign)	๕.๕๐	-	๕.๕๐	ขบ.	-
๕	โครงการติดตั้งเทคโนโลยีและระบบอัจฉริยะ	๑๑๐.๐๐	-	๑๑๐.๐๐	ขบ./ทล./ทช./อปท.	ขบ.
๖	โครงการศึกษาความเป็นไปได้ในการกำหนดอัตราค่าโดยสารที่เหมาะสมและใช้งานระบบบัตรโดยสารร่วม	๑๕.๐๐	-	๑๕.๐๐	สนข.	-
๗	ศึกษาและพัฒนาเว็บแอปพลิเคชัน (Web Application) และโมบายแอปพลิเคชัน (Mobile Application) เพื่อใช้เป็นฐานข้อมูลในการวางแผนและการตัดสินใจในการเลือกใช้เส้นทางและขนส่งสาธารณะ	-	๑๕.๐๐	๑๕.๐๐	สนข.	-
รวมแนวทางการพัฒนาที่ ๒		**๓,๘๘๐.๒๓**	**๔,๖๕๘.๒๐**	**๘,๕๓๘.๔๓**		
แนวทางการพัฒนาที่ ๓ กระตุ้นให้เกิดการใช้งานและเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางจากยานพาหนะส่วนบุคคลมาสู่การเดินทางด้วยขนส่งสาธารณะในพื้นที่เขตชุมชนเมืองภูมิภาคหลักของประเทศไทยมากยิ่งขึ้น (๑๑ โครงการ ๑๑ กิจกรรม)						
๘	โครงการศึกษาความเหมาะสมเพื่อจัดหาที่ดินและก่อสร้างอาคารจอดแล้วจร (Park and Ride) บริเวณสถานีขนส่งผู้โดยสาร สถานีรถไฟ และจุดดึงดูดการเดินทางอื่น ๆ ที่สำคัญ	๑๑๐.๐๐	-	๑๑๐.๐๐	อปท.	-
รวมแนวทางการพัฒนาที่ ๓		**๑๑๐.๐๐**	**-**	**๑๑๐.๐๐**		
รวมมูลค่าการลงทุน		**๒๒,๓๘๖.๖๓**	**๙,๘๐๓.๒๒**	**๓๒,๑๘๙.๘๕**		

โดยแนวทางการพัฒนาที่ ๑ พัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งสาธารณะให้ครอบคลุมพื้นที่การให้บริการอย่างทั่วถึงและสามารถเชื่อมต่อการเดินทางกับรูปแบบการขนส่งส่วนต่าง ๆ ในเมืองภูมิภาคหลักของประเทศไทย ใช้เงินลงทุนสูงที่สุด โดยมีเงินลงทุนประมาณ ๒๓,๕๔๑.๔๒ ล้านบาท รองลงมาคือ แนวทางการพัฒนาที่ ๒ พัฒนาระบบขนส่งสาธารณะที่มีคุณภาพการให้บริการที่ดี มีมาตรฐาน มีความทันสมัย มีความสะดวกและปลอดภัยและมีอัตราค่าโดยสารที่เหมาะสมและเป็นธรรม ในเมืองภูมิภาคหลักของประเทศไทย มีวงเงินลงทุนประมาณ ๘,๕๓๘.๔๓ ล้านบาท และกลยุทธ์ที่ใช้เงินลงทุนน้อยที่สุด คือ แนวทางการพัฒนาที่ ๓ กระตุ้นให้เกิดการใช้งานและเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางจากยานพาหนะส่วนบุคคลมาสู่การเดินทางด้วยขนส่งสาธารณะในพื้นที่เขตชุมชนเมืองภูมิภาคหลักของประเทศไทยมากยิ่งขึ้น มีวงเงินลงทุนประมาณ ๑๑๐.๐๐ ล้านบาท

ทั้งนี้ โครงการ/แผนงานภายใต้แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักในภูมิภาค (พ.ศ. ๒๕๖๙ - ๒๕๘๐) สามารถแยกเป็นรายจังหวัด โดยมีรายละเอียดดังแสดงในตารางที่ ๔.๕ - ๒

ตารางที่ ๔.๕ - ๒ โครงการ/กิจกรรมภายใต้แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักในภูมิภาค (พ.ศ. ๒๕๖๙ - ๒๕๘๐) แยกรายจังหวัด

(หน่วย : ล้านบาท)

ลำดับที่	โครงการ/กิจกรรม	ระยะการพัฒนา		มูลค่าลงทุน	หน่วยงานรับผิดชอบ	
		ระยะสั้น พ.ศ. ๒๕๖๙ - ๒๕๗๕	ระยะยาว พ.ศ. ๒๕๗๖ - ๒๕๘๐		หลัก	สนับสนุน
๑. จังหวัดเชียงใหม่						
แนวทางการพัฒนาที่ ๑ พัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งสาธารณะให้ครอบคลุมพื้นที่การให้บริการอย่างทั่วถึงและสามารถเชื่อมต่อการเดินทางกับรูปแบบการขนส่งส่วนต่าง ๆ ในเมืองภูมิภาคหลักของประเทศไทย ประกอบด้วย ๓ โครงการ ๔ กิจกรรม						
๑) โครงการพัฒนาเส้นทางเดินรถโดยสารประจำทาง		**๐.๑๖**	**๐.๐๑**	**๐.๑๗**		
๑.๑)	งานยื่นคำขอใบอนุญาตประกอบการขนส่งประจำทางด้วยรถโดยสารในเส้นทางหมวด ๑	๐.๑๖ (๑๖ เส้นทาง)	๐.๐๑ (๑ เส้นทาง)	**๐.๑๗** **(๑๗ เส้นทาง)**	อปท.	ขบ.
๒) โครงการอำนวยความสะดวกในการเดินทางของผู้ใช้บริการรถโดยสาร		**๒,๕๓๑.๐๐**	**๑,๐๙๕.๐๐**	**๓,๖๒๖.๐๐**		
๒.๑)	งานก่อสร้างป้ายรถโดยสารสาธารณะ	๗๔๖.๐๐ (๗๔๖ ป้าย)	-	**๗๔๖.๐๐** **(๗๔๖ ป้าย)**	อปท.	ขบ.
๒.๒)	งานจัดซื้อรถโดยสารสาธารณะพลังงานไฟฟ้า (EV BUS)	๑,๗๘๕.๐๐ (๒๓๘ คัน)	๑,๐๙๕.๐๐ (๑๔๖ คัน)	**๒,๘๘๐.๐๐** **(๓๘๔ คัน)**	ผู้รับจ้างให้บริการขนส่งสาธารณะ	อปท.
๓) โครงการพัฒนาและก่อสร้างศูนย์ซ่อมบำรุง (Depot)		**๔๐๐.๐๐**	**-**	**๔๐๐.๐๐**		
๓.๑)	งานก่อสร้างศูนย์ซ่อมบำรุง (Depot) รถโดยสารพลังงานไฟฟ้า	๔๐๐.๐๐ (๔ แห่ง)	-	**๔๐๐.๐๐** **(๔ แห่ง)**	อปท.	-
รวมแนวทางการพัฒนาที่ ๑ จังหวัดเชียงใหม่		**๒,๙๓๑.๑๖**	**๑,๐๙๕.๐๑**	**๔,๐๒๖.๑๗**		

ตารางที่ ๔.๕ - ๒ โครงการ/กิจกรรมภายใต้แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักในภูมิภาค (พ.ศ. ๒๕๖๙ - ๒๕๘๐) แยกรายจังหวัด (ต่อ)

(หน่วย : ล้านบาท)

ลำดับที่	โครงการ/กิจกรรม	ระยะการพัฒนา		มูลค่าลงทุน	หน่วยงานรับผิดชอบ	
		ระยะสั้น พ.ศ. ๒๕๖๙ - ๒๕๗๕	ระยะยาว พ.ศ. ๒๕๗๖ - ๒๕๘๐		หลัก	สนับสนุน
๑. จังหวัดเชียงใหม่ (ต่อ)						
แนวทางการพัฒนาที่ ๒ พัฒนาระบบขนส่งสาธารณะที่มีคุณภาพการให้บริการที่ดี มีมาตรฐาน มีความทันสมัย มีความสะดวกและปลอดภัย และมีอัตราค่าโดยสารที่เหมาะสมและเป็นธรรมในเมืองภูมิภาคหลักของประเทศไทย ประกอบด้วย ๔ โครงการ ๔ กิจกรรม						
๔) โครงการปรับปรุงมาตรฐานความปลอดภัยรถโดยสารสาธารณะ		**๖๕๕.๓๑**	**๘๗๑.๓๗**	**๑,๕๒๖.๖๘**		
๔.๑)	งานติดตั้งระบบ GPS และ CCTV ในรถโดยสารสาธารณะทุกคัน	๑๐.๗๑ (๒๓๘ คัน)	๖.๕๗ (๑๔๖ คัน)	**๑๗.๒๘ (๓๘๔ คัน)**	ผู้รับจ้างให้บริการขนส่งสาธารณะ	ขบ.
๔.๒)	การฝึกอบรมและพัฒนาทักษะพนักงานขับรถ	๑.๕๐	๐.๘๐	**๒.๓๐**	อปท.	ผู้รับจ้างให้บริการขนส่งสาธารณะ
๔.๓)	การตรวจสอบและบำรุงรักษายานพาหนะ	๖๔๒.๖๐ (๒๓๘ คัน)	๘๖๔.๐๐ (๓๘๔ คัน)	**๑,๕๐๖.๖๐ (๓๘๔ คัน)**	ผู้รับจ้างให้บริการขนส่งสาธารณะ	ขบ.
๔.๔	การรณรงค์การใช้รถโดยสารอย่างปลอดภัย (Safety Awareness Campaign)	๐.๕๐	-	**๐.๕๐**	ขบ.	-
๕) โครงการติดตั้งเทคโนโลยีและระบบอัจฉริยะ		**๑๐.๐๐**	**-**	**๑๐.๐๐**	ขบ. / ทล. / ทช. / อปท.	ขบ.
๖) โครงการศึกษาความเป็นไปได้ในการกำหนดอัตราค่าโดยสารที่เหมาะสมและใช้งานระบบบัตรโดยสารร่วม*		**๑๕.๐๐**	**-**	**๑๕.๐๐**	สนข.	-
๗) ศึกษาและพัฒนาเว็บแอปพลิเคชัน (Web Application) และโมบายแอปพลิเคชัน (Mobile Application) เพื่อใช้เป็นฐานข้อมูลในการวางแผนและการตัดสินใจในการเลือกใช้เส้นทางและระบบขนส่งสาธารณะ*		**-**	**๑๕.๐๐**	**๑๕.๐๐**	สนข.	-
รวมแนวทางการพัฒนาที่ ๒ จังหวัดเชียงใหม่		**๖๘๐.๓๑**	**๘๘๖.๓๗**	**๑,๕๖๖.๖๘**		

ตารางที่ ๔.๕ - ๒ โครงการ/กิจกรรมภายใต้แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักในภูมิภาค (พ.ศ. ๒๕๖๙ - ๒๕๘๐) แยกรายจังหวัด (ต่อ)

(หน่วย : ล้านบาท)

ลำดับที่	โครงการ/กิจกรรม	ระยะการพัฒนา		มูลค่าลงทุน	หน่วยงานรับผิดชอบ	
		ระยะสั้น พ.ศ. ๒๕๖๙ - ๒๕๗๕	ระยะยาว พ.ศ. ๒๕๗๖ - ๒๕๘๐		หลัก	สนับสนุน
๑. จังหวัดเชียงใหม่ (ต่อ)						
แนวทางการพัฒนาที่ ๓ กระตุ้นให้เกิดการใช้งานและเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางจากยานพาหนะส่วนบุคคลมาสู่การเดินทางด้วยขนส่งสาธารณะในพื้นที่เขตชุมชนเมืองภูมิภาคหลักของประเทศไทยมากยิ่งขึ้น ประกอบด้วย ๑ โครงการ ๑ กิจกรรม						
๘) โครงการศึกษาความเหมาะสมเพื่อจัดหาที่ดินและก่อสร้างอาคารจอดแล้วจร		**๑๐.๐๐**	**-**	**๑๐.๐๐**		
๘.๑)	การพัฒนาและก่อสร้างลานจอดแล้วจร (Park and Ride) บริเวณสถานีขนส่งผู้โดยสาร สถานีรถไฟ และจุดดึงดูดการเดินทางอื่น ๆ ที่สำคัญ	๑๐.๐๐	-	**๑๐.๐๐**	อปท.	-
รวมแนวทางการพัฒนาที่ ๓ จังหวัดเชียงใหม่		**๑๐.๐๐**	**-**	**๑๐.๐๐**		
รวมแนวทางการพัฒนาที่ ๑ - ๓ จังหวัดเชียงใหม่		**๓,๖๒๑.๔๗**	**๑,๙๘๑.๓๘**	**๕,๖๐๒.๘๕**		

หมายเหตุ * เป็นการดำเนินการจากส่วนกลาง เพื่อเชื่อมโยงและใช้งานภายใต้มาตรฐานตั๋วร่วมเดียวกันในอนาคต และเว็บแอปพลิเคชัน (Web Application) และโมบายเว็บแอปพลิเคชัน (Mobile Application) โดยกำหนดกรอบงบประมาณที่จังหวัดใดจังหวัดหนึ่งใน ๑๑ จังหวัด ที่มีความพร้อมในการดำเนินการก่อน และสามารถนำผลการศึกษาไปขยายผลในจังหวัดอื่นให้ครบทั้ง ๑๑ จังหวัด

ตารางที่ ๔.๕ - ๒ โครงการ/กิจกรรมภายใต้แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักในภูมิภาค (พ.ศ. ๒๕๖๙ - ๒๕๘๐) แยกรายจังหวัด (ต่อ)

(หน่วย : ล้านบาท)

ลำดับที่	โครงการ/กิจกรรม	ระยะการพัฒนา		มูลค่าลงทุน	หน่วยงานรับผิดชอบ	
		ระยะสั้น พ.ศ. ๒๕๖๙ - ๒๕๗๕	ระยะยาว พ.ศ. ๒๕๗๖ - ๒๕๘๐		หลัก	สนับสนุน
๒. จังหวัดเชียงราย						
แนวทางการพัฒนาที่ ๑ พัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งสาธารณะให้ครอบคลุมพื้นที่การให้บริการอย่างทั่วถึงและสามารถเชื่อมต่อการเดินทางกับรูปแบบการขนส่งส่วนต่าง ๆ ในเมืองภูมิภาคหลักของประเทศไทย ประกอบด้วย ๓ โครงการ ๔ กิจกรรม						
๑) โครงการพัฒนาเส้นทางเดินรถโดยสารประจำทาง		**๐.๐๖**	**-**	**๐.๐๖**		
๑.๑)	งานยื่นคำขอใบอนุญาตประกอบการขนส่งประจำทางด้วยรถโดยสารในเส้นทาง หมวด ๑	๐.๐๖ (๖ เส้นทาง)	-	**๐.๐๖ (๖ เส้นทาง)**	อปท.	ขบ.
๒) โครงการอำนวยความสะดวกในการเดินทางของผู้ใช้บริการรถโดยสาร		**๗๗๙.๐๐**	**๒๒๕.๐๐**	**๑,๐๐๔.๐๐**		
๒.๑)	งานก่อสร้างป้ายรถโดยสารสาธารณะ	๓๑๔.๐๐ (๓๑๔ ป้าย)		**๓๑๔.๐๐ (๓๑๔ ป้าย)**	อปท.	ขบ.
๒.๒)	งานจัดซื้อรถโดยสารสาธารณะพลังงานไฟฟ้า (EV BUS)	๔๖๕.๐๐ (๖๒ คัน)	๒๒๕.๐๐ (๓๐ คัน)	**๖๙๐.๐๐ (๙๒ คัน)**	ผู้รับจ้างให้บริการขนส่งสาธารณะ	อปท.
๓) โครงการพัฒนาและก่อสร้างศูนย์ซ่อมบำรุง (Depot)		**๑๐๐.๐๐**	**-**	**๑๐๐.๐๐**		
๓.๑)	งานก่อสร้างศูนย์ซ่อมบำรุง (Depot) รถโดยสารพลังงานไฟฟ้า	๑๐๐.๐๐ (๑ แห่ง)	-	**๑๐๐.๐๐ (๑ แห่ง)**	อปท.	-
รวมแนวทางการพัฒนาที่ ๑ จังหวัดเชียงราย		**๘๗๙.๐๖**	**๒๒๕.๐๐**	**๑,๑๐๔.๐๖**		

ตารางที่ ๔.๕ - ๒ โครงการ/กิจกรรมภายใต้แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักในภูมิภาค (พ.ศ. ๒๕๖๙ - ๒๕๘๐) แยกรายจังหวัด (ต่อ)

(หน่วย : ล้านบาท)

ลำดับที่	โครงการ/กิจกรรม	ระยะการพัฒนา		มูลค่าลงทุน	หน่วยงานรับผิดชอบ	
		ระยะสั้น พ.ศ. ๒๕๖๙ - ๒๕๗๕	ระยะยาว พ.ศ. ๒๕๗๖ - ๒๕๘๐		หลัก	สนับสนุน
แนวทางการพัฒนาที่ ๒ พัฒนาระบบขนส่งสาธารณะที่มีคุณภาพการให้บริการที่ดี มีมาตรฐาน มีความทันสมัย มีความสะดวกและปลอดภัย และมีอัตราค่าโดยสารที่เหมาะสมและเป็นธรรมในเมืองภูมิภาคหลักของประเทศไทย ประกอบด้วย ๒ โครงการ ๔ กิจกรรม						
๔) โครงการปรับปรุงมาตรฐานความปลอดภัยรถโดยสารสาธารณะ		**๑๗๒.๑๙**	**๒๐๙.๑๕**	**๓๘๑.๓๔**		
๔.๑)	งานติดตั้งระบบ GPS และ CCTV ในรถโดยสารสาธารณะทุกคัน	๒.๗๙ (๖๒ คัน)	๑.๓๕ (๓๐ คัน)	**๔.๑๔ (๙๒ คัน)**	ผู้รับจ้างให้บริการขนส่งสาธารณะ	ขบ.
๔.๒)	การฝึกอบรมและพัฒนาทักษะพนักงานขับรถ	๑.๕๐	๐.๘๐	**๒.๓๐**	อปท.	ผู้รับจ้างให้บริการขนส่งสาธารณะ
๔.๓)	การตรวจสอบและบำรุงรักษายานพาหนะ	๑๖๗.๔๐ (๖๒ คัน)	๒๐๗.๐๐ (๙๒ คัน)	**๓๗๔.๔๐ (๙๒ คัน)**	ผู้รับจ้างให้บริการขนส่งสาธารณะ	ขบ.
๔.๔)	การรณรงค์การใช้รถโดยสารอย่างปลอดภัย (Safety Awareness Campaign)	๐.๕๐	-	**๐.๕๐**	ขบ.	-
๕) โครงการติดตั้งเทคโนโลยีและระบบอัจฉริยะ		๑๐.๐๐	-	**๑๐.๐๐**	ขบ. / ทล./ ทช. / อปท.	ขบ.
รวมแนวทางการพัฒนาที่ ๒ จังหวัดเชียงราย		**๑๘๒.๑๙**	**๒๐๙.๑๕**	**๓๙๑.๓๔**		
แนวทางการพัฒนาที่ ๓ กระตุ้นให้เกิดการใช้งานและเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางจากยานพาหนะส่วนบุคคลมาสู่การเดินทางด้วยขนส่งสาธารณะในพื้นที่เขตชุมชนเมืองภูมิภาคหลักของประเทศไทยมากยิ่งขึ้น ประกอบด้วย ๑ โครงการ ๑ กิจกรรม						
๖) โครงการศึกษาความเหมาะสมเพื่อจัดหาที่ดินและก่อสร้างอาคารจอดแล้วจร		**๑๐.๐๐**	**-**	**๑๐.๐๐**		
๖.๑)	การพัฒนาและก่อสร้างลานจอดแล้วจร (Park and Ride) บริเวณสถานีขนส่งผู้โดยสาร สถานีรถไฟ และจุดดึงดูดการเดินทางอื่น ๆ ที่สำคัญ	๑๐.๐๐	-	**๑๐.๐๐**	อปท.	-
รวมแนวทางการพัฒนาที่ ๓ จังหวัดเชียงราย		**๑๐.๐๐**	**-**	**๑๐.๐๐**		
รวมแนวทางการพัฒนาที่ ๑ - ๓ จังหวัดเชียงราย		**๑,๐๗๑.๒๕**	**๔๓๔.๑๕**	**๑,๕๐๕.๔๐**		

ตารางที่ ๔.๕ - ๒ โครงการ/กิจกรรมภายใต้แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักในภูมิภาค (พ.ศ. ๒๕๖๙ - ๒๕๘๐) แยกรายจังหวัด (ต่อ)

(หน่วย : ล้านบาท)

ลำดับที่	โครงการ/กิจกรรม	ระยะการพัฒนา		มูลค่าลงทุน	หน่วยงานรับผิดชอบ	
		ระยะสั้น พ.ศ. ๒๕๖๙ - ๒๕๗๕	ระยะยาว พ.ศ. ๒๕๗๖ - ๒๕๘๐		หลัก	สนับสนุน
๓. จังหวัดพิษณุโลก						
แนวทางการพัฒนาที่ ๑ พัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งสาธารณะให้ครอบคลุมพื้นที่การให้บริการอย่างทั่วถึงและสามารถเชื่อมต่อการเดินทางกับรูปแบบการขนส่งส่วนต่าง ๆ ในเมืองภูมิภาคหลักของประเทศไทย ประกอบด้วย ๓ โครงการ ๔ กิจกรรม						
๑) โครงการพัฒนาเส้นทางเดินรถโดยสารประจำทาง		**๐.๑๑**	**-**	**๐.๑๑**		
๑.๑)	งานยื่นคำขอใบอนุญาตประกอบการขนส่งประจำทางด้วยรถโดยสารในเส้นทางหมวด ๑	๐.๑๑ (๑๑ เส้นทาง)	-	**๐.๑๑ (๑๑ เส้นทาง)**	อปท.	ขบ.
๒) โครงการอำนวยความสะดวกในการเดินทางของผู้ใช้บริการรถโดยสาร		**๑,๐๙๘.๕๐**	**๓๐๐.๐๐**	**๑,๓๙๘.๕๐**		
๒.๑)	งานก่อสร้างป้ายรถโดยสารสาธารณะ	๔๑๖.๐๐ (๔๑๖ ป้าย)	-	**๔๑๖.๐๐ (๔๑๖ ป้าย)**	อปท.	ขบ.
๒.๒)	งานจัดซื้อรถโดยสารสาธารณะพลังงานไฟฟ้า (EV BUS)	๖๘๒.๕๐ (๙๑ คัน)	๓๐๐.๐๐ (๔๐ คัน)	**๙๘๒.๕๐ (๑๓๑ คัน)**	ผู้รับจ้างให้บริการขนส่งสาธารณะ	อปท.
๓) โครงการพัฒนาและก่อสร้างศูนย์ซ่อมบำรุง (Depot)		**๑๐๐.๐๐**	**-**	**๑๐๐.๐๐**		
๓.๑)	งานก่อสร้างศูนย์ซ่อมบำรุง (Depot) รถโดยสารพลังงานไฟฟ้า	๑๐๐.๐๐ (๑ แห่ง)	-	**๑๐๐.๐๐ (๑ แห่ง)**	อปท.	-
รวมแนวทางการพัฒนาที่ ๑ จังหวัดพิษณุโลก		**๑,๑๙๘.๖๑**	**๓๐๐.๐๐**	**๑,๔๙๘.๖๑**		

ตารางที่ ๔.๕ - ๒ โครงการ/กิจกรรมภายใต้แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักในภูมิภาค (พ.ศ. ๒๕๖๙ - ๒๕๘๐) แยกรายจังหวัด (ต่อ)

(หน่วย : ล้านบาท)

ลำดับที่	โครงการ/กิจกรรม	ระยะการพัฒนา		มูลค่าลงทุน	หน่วยงานรับผิดชอบ	
		ระยะสั้น พ.ศ. ๒๕๖๙ - ๒๕๗๕	ระยะยาว พ.ศ. ๒๕๗๖ - ๒๕๘๐		หลัก	สนับสนุน
แนวทางการพัฒนาที่ ๒ พัฒนาระบบขนส่งสาธารณะที่มีคุณภาพการให้บริการที่ดี มีมาตรฐาน มีความทันสมัย มีความสะดวกและปลอดภัย และมีอัตราค่าโดยสารที่เหมาะสมและเป็นธรรมในเมืองภูมิภาคหลักของประเทศไทย ประกอบด้วย ๒ โครงการ ๔ กิจกรรม						
๔) โครงการปรับปรุงมาตรฐานความปลอดภัยรถโดยสารสาธารณะ		**๒๕๑.๘๐**	**๒๙๗.๓๕**	**๕๔๙.๑๕**		
๔.๑)	งานติดตั้งระบบ GPS และ CCTV ในรถโดยสารสาธารณะทุกคัน	๔.๑๐ (๙๑ คัน)	๑.๘๐ (๔๐ คัน)	**๕.๙๐ (๑๓๑ คัน)**	ผู้รับจ้างให้บริการขนส่งสาธารณะ	ขบ.
๔.๒)	การฝึกอบรมและพัฒนาทักษะพนักงานขับรถ	๑.๕๐	๐.๘๐	**๒.๓๐**	อปท.	ผู้รับจ้างให้บริการขนส่งสาธารณะ
๔.๓)	การตรวจสอบและบำรุงรักษายานพาหนะ	๒๔๕.๗๐ (๙๑ คัน)	๒๙๔.๗๕ (๑๓๑ คัน)	**๕๔๐.๔๕ (๑๓๑ คัน)**	ผู้รับจ้างให้บริการขนส่งสาธารณะ	ขบ.
๔.๔)	การรณรงค์การใช้รถโดยสารอย่างปลอดภัย (Safety Awareness Campaign)	๐.๕๐	-	**๐.๕๐**	ขบ.	-
๕) โครงการติดตั้งเทคโนโลยีและระบบอัจฉริยะ		**๑๐.๐๐**	**-**	**๑๐.๐๐**	ขบ. / ทล. / ทช. / อปท.	ขบ.
รวมแนวทางการพัฒนาที่ ๒ จังหวัดพิษณุโลก		**๒๖๑.๘๐**	**๒๙๗.๓๕**	**๕๕๙.๑๕**		
แนวทางการพัฒนาที่ ๓ กระตุ้นให้เกิดการใช้งานและเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางจากยานพาหนะส่วนบุคคลมาสู่การเดินทางด้วยขนส่งสาธารณะในพื้นที่เขตชุมชนเมืองภูมิภาคหลักของประเทศไทยมากยิ่งขึ้น ประกอบด้วย ๑ โครงการ ๑ กิจกรรม						
๖) โครงการศึกษาความเหมาะสมเพื่อจัดหาที่ดินและก่อสร้างอาคารจอดแล้วจร		**๑๐.๐๐**	**-**	**๑๐.๐๐**		
๖.๑)	การพัฒนาและก่อสร้างลานจอดแล้วจร (Park and Ride) บริเวณสถานีขนส่งผู้โดยสาร สถานีรถไฟ และจุดดึงดูดการเดินทางอื่น ๆ ที่สำคัญ	๑๐.๐๐	-	**๑๐.๐๐**	อปท.	-
รวมแนวทางการพัฒนาที่ ๓ จังหวัดพิษณุโลก		**๑๐.๐๐**	**-**	**๑๐.๐๐**		
แนวทางการพัฒนาที่ ๑ - ๓ จังหวัดพิษณุโลก		**๑,๔๗๐.๔๑**	**๕๙๗.๓๕**	**๒,๐๖๗.๗๖**		

ตารางที่ ๔.๕ - ๒ โครงการ/กิจกรรมภายใต้แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักในภูมิภาค (พ.ศ. ๒๕๖๙ - ๒๕๘๐) แยกรายจังหวัด (ต่อ)

(หน่วย : ล้านบาท)

ลำดับที่	โครงการ/กิจกรรม	ระยะการพัฒนา		มูลค่าลงทุน	หน่วยงานรับผิดชอบ	
		ระยะสั้น พ.ศ. ๒๕๖๙ - ๒๕๗๕	ระยะยาว พ.ศ. ๒๕๗๖ - ๒๕๘๐		หลัก	สนับสนุน
๔. จังหวัดอุดรธานี						
แนวทางการพัฒนาที่ ๑พัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งสาธารณะให้ครอบคลุมพื้นที่การให้บริการอย่างทั่วถึงและสามารถเชื่อมต่อการเดินทางกับรูปแบบการขนส่งส่วนต่าง ๆ ในเมืองภูมิภาคหลักของประเทศไทย ประกอบด้วย ๓ โครงการ ๔ กิจกรรม						
๑) โครงการพัฒนาเส้นทางเดินรถโดยสารประจำทาง		๐.๑๑	๐.๐๑	**๐.๑๒**		
๑.๑)	งานยื่นคำขอใบอนุญาตประกอบการขนส่งประจำทางด้วยรถโดยสารในเส้นทางหมวด ๑	๐.๑๑ (๑๑ เส้นทาง)	๐.๐๑ (๑ เส้นทาง)	**๐.๑๒ (๑๒ เส้นทาง)**	อปท.	ขบ.
๒) โครงการอำนวยความสะดวกในการเดินทางของผู้ใช้บริการรถโดยสาร		๑,๐๐๖.๕๐	๓๖๗.๕๐	**๑,๓๗๔.๐๐**		
๒.๑)	งานก่อสร้างป้ายรถโดยสารสาธารณะ	๔๔๔.๐๐ (๔๔๔ ป้าย)	-	**๔๔๔.๐๐ (๔๔๔ ป้าย)**	อปท.	ขบ.
๒.๒)	งานจัดซื้อรถโดยสารสาธารณะพลังงานไฟฟ้า (EV BUS)	๕๖๒.๕๐ (๗๕ คัน)	๓๖๗.๕๐ (๔๙ คัน)	**๙๓๐.๐๐ (๑๒๔ คัน)**	ผู้รับจ้างให้บริการขนส่งสาธารณะ	อปท.
๓) โครงการพัฒนาและก่อสร้างศูนย์ซ่อมบำรุง (Depot)		**๒๐๐.๐๐**	**-**	**๒๐๐.๐๐**		
๓.๑	งานก่อสร้างศูนย์ซ่อมบำรุง (Depot) รถโดยสารพลังงานไฟฟ้า	๒๐๐.๐๐ (๒ แห่ง)	**-**	**๒๐๐.๐๐ (๒ แห่ง)**	อปท.	-
รวมแนวทางการพัฒนาที่ ๑ จังหวัดอุดรธานี		**๑,๒๐๖.๖๑**	**๓๖๗.๕๑**	**๑,๕๗๔.๑๒**		

ตารางที่ ๔.๕ - ๒ โครงการ/กิจกรรมภายใต้แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักในภูมิภาค (พ.ศ. ๒๕๖๙ - ๒๕๘๐) แยกรายจังหวัด (ต่อ)

(หน่วย : ล้านบาท)

ลำดับที่	โครงการ/กิจกรรม	ระยะการพัฒนา		มูลค่าลงทุน	หน่วยงานรับผิดชอบ	
		ระยะสั้น พ.ศ. ๒๕๖๙ - ๒๕๗๕	ระยะยาว พ.ศ. ๒๕๗๖ - ๒๕๘๐		หลัก	สนับสนุน
๔. จังหวัดอุดรธานี (ต่อ)						
แนวทางการพัฒนาที่ ๒ พัฒนาระบบขนส่งสาธารณะที่มีคุณภาพการให้บริการที่ดี มีมาตรฐาน มีความทันสมัย มีความสะดวกและปลอดภัย และมีอัตราค่าโดยสารที่เหมาะสมและเป็นธรรมในเมืองภูมิภาคหลักของประเทศไทย ประกอบด้วย ๒ โครงการ ๔ กิจกรรม						
๔) โครงการปรับปรุงมาตรฐานความปลอดภัยรถโดยสารสาธารณะ		**๒๐๗.๘๘**	**๒๘๒.๐๑**	**๔๘๙.๘๙**		
๔.๑)	งานติดตั้งระบบ GPS และ CCTV ในรถโดยสารสาธารณะทุกคัน	๓.๓๘ (๗๕ คัน)	๒.๒๑ (๔๙ คัน)	**๕.๕๙ (๑๒๔ คัน)**	ผู้รับจ้างให้บริการขนส่งสาธารณะ	ขบ.
๔.๒)	การฝึกอบรมและพัฒนาทักษะพนักงานขับรถ	๑.๕๐	๐.๘๐	**๒.๓๐**	อปท.	ผู้รับจ้างให้บริการขนส่งสาธารณะ
๔.๓)	การตรวจสอบและบำรุงรักษายานพาหนะ	๒๐๒.๕๐ (๗๕ คัน)	๒๗๙.๐๐ (๑๒๔ คัน)	**๔๘๑.๕๐ (๑๒๔ คัน)**	ผู้รับจ้างให้บริการขนส่งสาธารณะ	ขบ.
๔.๔)	การรณรงค์การใช้รถโดยสารอย่างปลอดภัย (Safety Awareness Campaign)	๐.๕๐	-	**๐.๕๐**	ขบ.	-
๕) โครงการติดตั้งเทคโนโลยีและระบบอัจฉริยะ		**๑๐.๐๐**	**-**	**๑๐.๐๐**	ขบ. / ทล. / ทช. / อปท.	ขบ.
รวมแนวทางการพัฒนาที่ ๒ จังหวัดอุดรธานี		**๒๑๗.๘๘**	**๒๘๒.๐๑**	**๔๙๙.๘๙**		
แนวทางการพัฒนาที่ ๓ กระตุ้นให้เกิดการใช้งานและเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางจากยานพาหนะส่วนบุคคลมาสู่การเดินทางด้วยขนส่งสาธารณะในพื้นที่เขตชุมชนเมืองภูมิภาคหลักของประเทศไทยมากยิ่งขึ้น ประกอบด้วย ๑ โครงการ ๑ กิจกรรม						
๖) โครงการศึกษาความเหมาะสมเพื่อจัดหาที่ดินและก่อสร้างอาคารจอดแล้วจร		**๑๐.๐๐**	**-**	**๑๐.๐๐**		
๖.๑)	การพัฒนาและก่อสร้างลานจอดแล้วจร (Park and Ride) บริเวณสถานีขนส่งผู้โดยสาร สถานีรถไฟ และจุดดึงดูดการเดินทางอื่น ๆ ที่สำคัญ	๑๐.๐๐	-	**๑๐.๐๐**	อปท.	-
รวมแนวทางการพัฒนาที่ ๓ จังหวัดอุดรธานี		**๑๐.๐๐**	**-**	**๑๐.๐๐**		
รวมแนวทางการพัฒนาที่ ๑ - ๓ จังหวัดอุดรธานี		**๑,๔๓๔.๔๙**	**๖๔๙.๕๒**	**๒,๐๘๔.๐๑**		

ตารางที่ ๔.๕ - ๒ โครงการ/กิจกรรมภายใต้แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักในภูมิภาค (พ.ศ. ๒๕๖๙ - ๒๕๘๐) แยกรายจังหวัด (ต่อ)

(หน่วย : ล้านบาท)

ลำดับที่	โครงการ/กิจกรรม	ระยะการพัฒนา		มูลค่าลงทุน	หน่วยงานรับผิดชอบ	
		ระยะสั้น พ.ศ. ๒๕๖๙ - ๒๕๗๕	ระยะยาว พ.ศ. ๒๕๗๖ - ๒๕๘๐		หลัก	สนับสนุน
๕. จังหวัดขอนแก่น						
แนวทางการพัฒนาที่ ๑ พัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งสาธารณะให้ครอบคลุมพื้นที่การให้บริการอย่างทั่วถึงและสามารถเชื่อมต่อการเดินทางกับรูปแบบการขนส่งส่วนต่าง ๆ ในเมืองภูมิภาคหลักของประเทศไทย ประกอบด้วย ๓ โครงการ ๔ กิจกรรม						
๑) โครงการพัฒนาเส้นทางเดินรถโดยสารประจำทาง		**๐.๒๐**	**-**	**๐.๒๐**		
๑.๑)	งานยื่นคำขอใบอนุญาตประกอบการขนส่งประจำทางด้วยรถโดยสารในเส้นทาง หมวด ๑	๐.๒๐ (๒๐ เส้นทาง)	-	**๐.๒๐ (๒๐ เส้นทาง)**	อปท.	ขบ.
๒) โครงการอำนวยความสะดวกในการเดินทางของผู้ใช้บริการรถโดยสาร		**๑,๗๓๖.๕๐**	**๕๑๗.๕๐**	**๒,๒๕๔.๐๐**		
๒.๑)	งานก่อสร้างป้ายรถโดยสารสาธารณะ	๖๙๔.๐๐ (๖๙๔ ป้าย)	-	**๖๙๔.๐๐** (๖๙๔ ป้าย)	อปท.	ขบ.
๒.๒)	งานจัดซื้อรถโดยสารสาธารณะพลังงานไฟฟ้า (EV BUS)	๑,๐๔๒.๕๐ (๑๓๙ คัน)	๕๑๗.๕๐ (๖๙ คัน)	**๑,๕๖๐.๐๐** (๒๐๘ คัน)	ผู้รับจ้างให้บริการขนส่งสาธารณะ	อปท.
๓) โครงการพัฒนาและก่อสร้างศูนย์ซ่อมบำรุง (Depot)		**๒๐๐.๐๐**	**-**	**๒๐๐.๐๐**		
๓.๑)	งานก่อสร้างศูนย์ซ่อมบำรุง (Depot) รถโดยสารพลังงานไฟฟ้า	๒๐๐.๐๐ (๒ แห่ง)	-	**๒๐๐.๐๐** (๒ แห่ง)	อปท.	-
รวมแนวทางการพัฒนาที่ ๑ จังหวัดขอนแก่น		**๑,๙๓๖.๗๐**	**๕๑๗.๕๐**	**๒,๔๕๔.๒**		

ตารางที่ ๔.๕ - ๒ โครงการ/กิจกรรมภายใต้แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักในภูมิภาค (พ.ศ. ๒๕๖๙ - ๒๕๘๐) แยกรายจังหวัด (ต่อ)

(หน่วย : ล้านบาท)

ลำดับที่	โครงการ/กิจกรรม	ระยะการพัฒนา		มูลค่าลงทุน (ล้านบาท)	หน่วยงานรับผิดชอบ	
		ระยะสั้น พ.ศ. ๒๕๖๙ - ๒๕๗๕	ระยะยาว พ.ศ. ๒๕๗๖ - ๒๕๘๐		หลัก	สนับสนุน
๕. จังหวัดขอนแก่น (ต่อ)						
แนวทางการพัฒนาที่ ๒ พัฒนาระบบขนส่งสาธารณะที่มีคุณภาพการให้บริการที่ดี มีมาตรฐาน มีความทันสมัย มีความสะดวกและปลอดภัย และมีอัตราค่าโดยสารที่เหมาะสมและเป็นธรรมในเมืองภูมิภาคหลักของประเทศไทย ประกอบด้วย ๒ โครงการ ๔ กิจกรรม						
๔) โครงการปรับปรุงมาตรฐานความปลอดภัยรถโดยสารสาธารณะ		**๓๘๓.๕๖**	**๔๗๑.๙๑**	**๘๕๕.๔๗**		
๔.๑)	งานติดตั้งระบบ GPS และ CCTV ในรถโดยสารสาธารณะทุกคัน	๖.๒๖ (๑๓๙ คัน)	๓.๑๑ (๖๙ คัน)	**๙.๓๗ (๒๐๘ คัน)**	ผู้รับจ้างให้บริการขนส่งสาธารณะ	ขบ.
๔.๒)	การฝึกอบรมและพัฒนาทักษะพนักงานขับรถ	๑.๕๐	๐.๘๐	**๒.๓๐**	อปท.	ผู้รับจ้างให้บริการขนส่งสาธารณะ
๔.๓)	การตรวจสอบและบำรุงรักษายานพาหนะ	๓๗๕.๓๐ (๑๓๙ คัน)	๔๖๘.๐๐ (๒๐๘ คัน)	**๘๔๓.๓๐ (๒๐๘ คัน)**	ผู้รับจ้างให้บริการขนส่งสาธารณะ	ขบ.
๔.๔)	การรณรงค์การใช้รถโดยสารอย่างปลอดภัย (Safety Awareness Campaign)	๐.๕๐	-	**๐.๕๐**	ขบ.	-
๕) โครงการติดตั้งเทคโนโลยีและระบบอัจฉริยะ		**๑๐.๐๐**	**-**	**๑๐.๐๐**	ขบ. / ทล. / ทช. / อปท.	ขบ.
รวมแนวทางการพัฒนาที่ ๒ จังหวัดขอนแก่น		**๓๙๓.๕๖**	**๔๗๑.๙๑**	**๘๖๕.๔๗**		
แนวทางการพัฒนาที่ ๓ กระตุ้นให้เกิดการใช้งานและเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางจากยานพาหนะส่วนบุคคลมาสู่การเดินทางด้วยขนส่งสาธารณะในพื้นที่เขตชุมชนเมืองภูมิภาคหลักของประเทศไทยมากยิ่งขึ้น ประกอบด้วย ๑ โครงการ ๑ กิจกรรม						
๖) โครงการศึกษาความเหมาะสมเพื่อจัดหาที่ดินและก่อสร้างอาคารจอดแล้วจร		**๑๐.๐๐**	**-**	**๑๐.๐๐**		
๖.๑)	การพัฒนาและก่อสร้างลานจอดแล้วจร (Park and Ride) บริเวณสถานีขนส่งผู้โดยสาร สถานีรถไฟ และจุดดึงดูดการเดินทางอื่น ๆ ที่สำคัญ	๑๐.๐๐	-	**๑๐.๐๐**	อปท.	-
รวมแนวทางการพัฒนาที่ ๓ จังหวัดขอนแก่น		**๑๐.๐๐**	**-**	**๑๐.๐๐**		
รวมแนวทางการพัฒนาที่ ๑ - ๓ จังหวัดขอนแก่น		**๒,๓๔๐.๒๖**	**๙๘๙.๔๑**	**๓,๓๒๙.๖๗**		

ตารางที่ ๔.๕ - ๒ โครงการ/กิจกรรมภายใต้แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักในภูมิภาค (พ.ศ. ๒๕๖๙ - ๒๕๘๐) แยกรายจังหวัด (ต่อ)

(หน่วย : ล้านบาท)

ลำดับที่	โครงการ/กิจกรรม	ระยะการพัฒนา		มูลค่าลงทุน	หน่วยงานรับผิดชอบ	
		ระยะสั้น พ.ศ. ๒๕๖๙ - ๒๕๗๕	ระยะยาว พ.ศ. ๒๕๗๖ - ๒๕๘๐		หลัก	สนับสนุน
๖. จังหวัดนครราชสีมา						
แนวทางการพัฒนาที่ ๑ พัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งสาธารณะให้ครอบคลุมพื้นที่การให้บริการอย่างทั่วถึงและสามารถเชื่อมต่อการเดินทางกับรูปแบบการขนส่งส่วนต่าง ๆ ในเมืองภูมิภาคหลักของประเทศไทย ประกอบด้วย ๓ โครงการ ๔ กิจกรรม						
๑) โครงการพัฒนาเส้นทางเดินรถโดยสารประจำทาง		**๐.๑๖**	**-**	**๐.๑๖**		
๑.๑)	งานยื่นคำขอใบอนุญาตประกอบการขนส่งประจำทางด้วยรถโดยสารในเส้นทาง หมวด ๑	๐.๑๖ (๑๖ เส้นทาง)	-	**๐.๑๖ (๑๖ เส้นทาง)**	อปท.	ขบ.
๒) โครงการอำนวยความสะดวกในการเดินทางของผู้ใช้บริการรถโดยสาร		**๒,๐๒๕.๐๐**	**๖๐๗.๕๐**	**๒,๖๓๒.๕๐**		
๒.๑)	งานก่อสร้างป้ายรถโดยสารสาธารณะ	๗๕๐.๐๐ (๗๕๐ ป้าย)	-	**๗๕๐.๐๐ (๗๕๐ ป้าย)**	อปท.	ขบ.
๒.๒)	งานจัดซื้อรถโดยสารสาธารณะพลังงานไฟฟ้า (EV BUS)	๑,๒๗๕.๐๐ (๑๗๐ คัน)	๖๐๗.๕๐ (๘๑ คัน)	**๑,๘๘๒.๕๐ (๒๕๑ คัน)**	ผู้รับจ้างให้บริการขนส่งสาธารณะ	อปท.
๓) โครงการพัฒนาและก่อสร้างศูนย์ซ่อมบำรุง (Depot)		**๒๐๐.๐๐**	**-**	**๒๐๐.๐๐**		
๓.๑)	งานก่อสร้างศูนย์ซ่อมบำรุง (Depot) รถโดยสารพลังงานไฟฟ้า	๒๐๐.๐๐ (๒ แห่ง)	-	**๒๐๐.๐๐ (๒ แห่ง)**	อปท.	-
รวมแนวทางการพัฒนาที่ ๑ จังหวัดนครราชสีมา		**๒,๒๒๕.๑๖**	**๖๐๗.๕๐**	**๒,๘๓๒.๖๖**		

ตารางที่ ๔.๕ - ๒ โครงการ/กิจกรรมภายใต้แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักในภูมิภาค (พ.ศ. ๒๕๖๙ - ๒๕๘๐) แยกรายจังหวัด (ต่อ)

(หน่วย : ล้านบาท)

ลำดับที่	โครงการ/กิจกรรม	ระยะการพัฒนา		มูลค่าลงทุน	หน่วยงานรับผิดชอบ	
		ระยะสั้น พ.ศ. ๒๕๖๙ - ๒๕๗๕	ระยะยาว พ.ศ. ๒๕๗๖ - ๒๕๘๐		หลัก	สนับสนุน
๖. จังหวัดนครราชสีมา (ต่อ)						
แนวทางการพัฒนาที่ ๒ พัฒนาระบบขนส่งสาธารณะที่มีคุณภาพการให้บริการที่ดี มีมาตรฐาน มีความทันสมัย มีความสะดวกและปลอดภัย และมีอัตราค่าโดยสารที่เหมาะสมและเป็นธรรมในเมืองภูมิภาคหลักของประเทศไทย ประกอบด้วย ๒ โครงการ ๔ กิจกรรม						
๔) โครงการปรับปรุงมาตรฐานความปลอดภัยรถโดยสารสาธารณะ		**๔๖๘.๖๕**	**๕๖๙.๒๐**	**๑,๐๓๗.๘๕**		
๔.๑)	งานติดตั้งระบบ GPS และ CCTV ในรถโดยสารสาธารณะทุกคัน	๗.๖๕ (๑๗๐ คัน)	๓.๖๕ (๘๑ คัน)	**๑๑.๓๐ (๒๕๑ คัน)**	ผู้รับจ้างให้บริการขนส่งสาธารณะ	ขบ.
๔.๒)	การฝึกอบรมและพัฒนาทักษะพนักงานขับรถ	๑.๕๐	๐.๘๐	**๒.๓๐**	อปท.	ผู้รับจ้างให้บริการขนส่งสาธารณะ
๔.๓)	การตรวจสอบและบำรุงรักษายานพาหนะ	๔๕๙.๐๐ (๑๗๐ คัน)	๕๖๔.๗๕ (๒๕๑ คัน)	**๑,๐๒๓.๗๕ (๒๕๑ คัน)**	ผู้รับจ้างให้บริการขนส่งสาธารณะ	ขบ.
๔.๔)	การรณรงค์การใช้รถโดยสารอย่างปลอดภัย (Safety Awareness Campaign)	๐.๕๐	-	**๐.๕๐**	ขบ.	-
๕) โครงการติดตั้งเทคโนโลยีและระบบอัจฉริยะ		**๑๐.๐๐**	**-**	**๑๐.๐๐**	ขบ. / ทล. / ทช. / อปท.	ขบ.
รวมแนวทางการพัฒนาที่ ๒ จังหวัดนครราชสีมา		**๔๗๘.๖๕**	**๕๖๙.๒๐**	**๑,๐๔๗.๘๕**		
แนวทางการพัฒนาที่ ๓ กระตุ้นให้เกิดการใช้งานและเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางจากยานพาหนะส่วนบุคคลมาสู่การเดินทางด้วยขนส่งสาธารณะในพื้นที่เขตชุมชนเมืองภูมิภาคหลักของประเทศไทยมากยิ่งขึ้น ประกอบด้วย ๑ โครงการ ๑ กิจกรรม						
๖) โครงการศึกษาความเหมาะสมเพื่อจัดหาที่ดินและก่อสร้างอาคารจอดแล้วจร		**๑๐.๐๐**	**-**	**๑๐.๐๐**		
๖.๑)	การพัฒนาและก่อสร้างลานจอดแล้วจร (Park and Ride) บริเวณสถานีขนส่งผู้โดยสาร สถานีรถไฟ และจุดดึงดูดการเดินทางอื่น ๆ ที่สำคัญ	๑๐.๐๐	-	**๑๐.๐๐**	อปท.	-
รวมแนวทางการพัฒนาที่ ๓ จังหวัดนครราชสีมา		**๑๐.๐๐**	**-**	**๑๐.๐๐**		
รวมแนวทางการพัฒนาที่ ๑ - ๓ จังหวัดนครราชสีมา		**๒,๗๑๓.๘๑**	**๑,๑๗๖.๗๐**	**๓,๘๙๐.๕๑**		

ตารางที่ ๔.๕ - ๒ โครงการ/กิจกรรมภายใต้แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักในภูมิภาค (พ.ศ. ๒๕๖๙ - ๒๕๘๐) แยกรายจังหวัด (ต่อ)

(หน่วย : ล้านบาท)

ลำดับที่	โครงการ/กิจกรรม	ระยะการพัฒนา		มูลค่าลงทุน	หน่วยงานรับผิดชอบ	
		ระยะสั้น พ.ศ. ๒๕๖๙ - ๒๕๗๕	ระยะยาว พ.ศ. ๒๕๗๖ - ๒๕๘๐		หลัก	สนับสนุน
๗. จังหวัดอุบลราชธานี						
แนวทางการพัฒนาที่ ๑ พัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งสาธารณะให้ครอบคลุมพื้นที่การให้บริการอย่างทั่วถึงและสามารถเชื่อมต่อการเดินทางกับรูปแบบการขนส่งส่วนต่าง ๆ ในเมืองภูมิภาคหลักของประเทศไทย ประกอบด้วย ๓ โครงการ ๔ กิจกรรม						
๑) โครงการพัฒนาเส้นทางเดินรถโดยสารประจำทาง		**๐.๑๗**	**-**	**๐.๑๗**		
๑.๑)	งานยื่นคำขอใบอนุญาตประกอบการขนส่งประจำทางด้วยรถโดยสารในเส้นทาง หมวด ๑	๐.๑๗ (๑๗ เส้นทาง)	-	**๐.๑๗ (๑๗ เส้นทาง)**	อปท.	ขบ.
๒) โครงการอำนวยความสะดวกในการเดินทางของผู้ใช้บริการรถโดยสาร		**๑,๓๕๗.๕๐**	**๓๔๕.๐๐**	**๑,๗๐๒.๕๐**		
๒.๑)	งานก่อสร้างป้ายรถโดยสารสาธารณะ	๕๗๐.๐๐ (๕๗๐ ป้าย)	-	**๕๗๐.๐๐ (๕๗๐ ป้าย)**	อปท.	ขบ.
๒.๒)	งานจัดซื้อรถโดยสารสาธารณะพลังงานไฟฟ้า (EV BUS)	๗๘๗.๕๐ (๑๐๕ คัน)	๓๔๕.๐๐ (๔๖ คัน)	**๑,๑๓๒.๕๐ (๑๕๑ คัน)**	ผู้รับจ้างให้บริการขนส่งสาธารณะ	อปท.
๓) โครงการพัฒนาและก่อสร้างศูนย์ซ่อมบำรุง (Depot)		**๒๐๐.๐๐**	**-**	**๒๐๐.๐๐**		
๓.๑)	งานก่อสร้างศูนย์ซ่อมบำรุง (Depot) รถโดยสารพลังงานไฟฟ้า	**๒๐๐.๐๐ (๒ แห่ง)**	**-**	**๒๐๐.๐๐ (๒ แห่ง)**	อปท.	-
รวมแนวทางการพัฒนาที่ ๑ จังหวัดอุบลราชธานี		**๑,๕๕๗.๖๗**	**๓๔๕.๐๐**	**๑,๙๐๒.๖๗**		

ตารางที่ ๔.๕ - ๒ โครงการ/กิจกรรมภายใต้แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักในภูมิภาค (พ.ศ. ๒๕๖๙ - ๒๕๘๐) แยกรายจังหวัด (ต่อ)

(หน่วย : ล้านบาท)

ลำดับที่	โครงการ/กิจกรรม	ระยะการพัฒนา		มูลค่าลงทุน	หน่วยงานรับผิดชอบ	
		ระยะสั้น พ.ศ. ๒๕๖๙ - ๒๕๗๕	ระยะยาว พ.ศ. ๒๕๗๖ - ๒๕๘๐		หลัก	สนับสนุน
๗. จังหวัดอุบลราชธานี (ต่อ)						
แนวทางการพัฒนาที่ ๒ พัฒนาระบบขนส่งสาธารณะที่มีคุณภาพการให้บริการที่ดี มีมาตรฐาน มีความทันสมัย มีความสะดวกและปลอดภัย และมีอัตราค่าโดยสารที่เหมาะสมและเป็นธรรมในเมืองภูมิภาคหลักของประเทศไทย ประกอบด้วย ๒ โครงการ ๔ กิจกรรม						
๔) โครงการปรับปรุงมาตรฐานความปลอดภัยรถโดยสารสาธารณะ		**๒๙๐.๒๓**	**๓๔๒.๖๒**	**๖๓๒.๘๕**		
๔.๑)	งานติดตั้งระบบ GPS และ CCTV ในรถโดยสารสาธารณะทุกคัน	๔.๗๓ (๑๐๕ คัน)	๒.๐๗ (๔๖ คัน)	**๖.๘๐ (๑๕๑ คัน)**	ผู้รับจ้างให้บริการขนส่งสาธารณะ	ขบ.
๔.๒)	การฝึกอบรมและพัฒนาทักษะพนักงานขับรถ	๑.๕๐	๐.๘๐	**๒.๓๐**	อปท.	ผู้รับจ้างให้บริการขนส่งสาธารณะ
๔.๓)	การตรวจสอบและบำรุงรักษายานพาหนะ	๒๘๓.๕๐ (๑๐๕ คัน)	๓๓๙.๗๕ (๑๕๑ คัน)	**๖๒๓.๒๕ (๑๕๑ คัน)**	ผู้รับจ้างให้บริการขนส่งสาธารณะ	ขบ.
๔.๔)	การรณรงค์การใช้รถโดยสารอย่างปลอดภัย (Safety Awareness Campaign)	๐.๕๐	-	**๐.๕๐**	ขบ.	-
๕) โครงการติดตั้งเทคโนโลยีและระบบอัจฉริยะ		**๑๐.๐๐**	**-**	**๑๐.๐๐**	ขบ. / ทล. / ทช. / อปท.	ขบ.
รวมแนวทางการพัฒนาที่ ๒ จังหวัดอุบลราชธานี		**๓๐๐.๒๓**	**๓๔๒.๖๒**	**๖๔๒.๘๕**		
แนวทางการพัฒนาที่ ๓ กระตุ้นให้เกิดการใช้งานและเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางจากยานพาหนะส่วนบุคคลมาสู่การเดินทางด้วยขนส่งสาธารณะในพื้นที่เขตชุมชนเมืองภูมิภาคหลักของประเทศไทยมากยิ่งขึ้น ประกอบด้วย ๑ โครงการ ๑ กิจกรรม						
๖) โครงการศึกษาความเหมาะสมเพื่อจัดหาที่ดินและก่อสร้างอาคารจอดแล้วจร		**๑๐.๐๐**	**-**	**๑๐.๐๐**		
๖.๑)	การพัฒนาและก่อสร้างลานจอดแล้วจร (Park and Ride) บริเวณสถานีขนส่งผู้โดยสาร สถานีรถไฟ และจุดดึงดูดการเดินทางอื่น ๆ ที่สำคัญ	๑๐.๐๐	-	**๑๐.๐๐**	อปท.	-
รวมแนวทางการพัฒนาที่ ๓ จังหวัดอุบลราชธานี		**๑๐.๐๐**	**-**	**๑๐.๐๐**		
รวมแนวทางการพัฒนาที่ ๑ - ๓ จังหวัดอุบลราชธานี		**๑,๘๖๗.๙๐**	**๖๘๗.๖๒**	**๒,๕๕๕.๕๒**		

ตารางที่ ๔.๕ - ๒ โครงการ/กิจกรรมภายใต้แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักในภูมิภาค (พ.ศ. ๒๕๖๙ - ๒๕๘๐) แยกรายจังหวัด (ต่อ)

(หน่วย : ล้านบาท)

ลำดับที่	โครงการ/กิจกรรม	ระยะการพัฒนา		มูลค่าลงทุน	หน่วยงานรับผิดชอบ	
		ระยะสั้น พ.ศ. ๒๕๖๙ - ๒๕๗๕	ระยะยาว พ.ศ. ๒๕๗๖ - ๒๕๘๐		หลัก	สนับสนุน
๘. จังหวัดพระนครศรีอยุธยา						
แนวทางการพัฒนาที่ ๑ พัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งสาธารณะให้ครอบคลุมพื้นที่การให้บริการอย่างทั่วถึงและสามารถเชื่อมต่อการเดินทางกับรูปแบบการขนส่งส่วนต่าง ๆ ในเมืองภูมิภาคหลักของประเทศไทย ประกอบด้วย ๓ โครงการ ๔ กิจกรรม						
๑) โครงการพัฒนาเส้นทางเดินรถโดยสารประจำทาง		**๐.๑๗**		**๐.๑๗**		
๑.๑)	งานยื่นคำขอใบอนุญาตประกอบการขนส่งประจำทางด้วยรถโดยสารในเส้นทาง หมวด ๑	๐.๑๗ (๑๗ เส้นทาง)		**๐.๑๗ (๑๗ เส้นทาง)**	อปท.	ขบ.
๒) โครงการอำนวยความสะดวกในการเดินทางของผู้ใช้บริการรถโดยสาร		**๑,๔๑๒.๕๐**	**๔๒๐.๐๐**	**๑,๘๓๒.๕๐**		
๒.๑)	งานก่อสร้างป้ายรถโดยสารสาธารณะ	๔๙๐.๐๐ (๔๙๐ ป้าย)	-	**๔๙๐.๐๐ (๔๙๐ ป้าย)**	อปท.	ขบ.
๒.๒)	งานจัดซื้อรถโดยสารสาธารณะพลังงานไฟฟ้า (EV BUS)	๙๒๒.๕๐ (๑๒๓ คัน)	๔๒๐.๐๐ (๕๖ คัน)	**๑,๓๔๒.๕๐ (๑๗๙ คัน)**	ผู้รับจ้างให้บริการขนส่งสาธารณะ	อปท.
๓) โครงการพัฒนาและก่อสร้างศูนย์ซ่อมบำรุง (Depot)		**๒๐๐.๐๐**	**-**	**๒๐๐.๐๐**		
๓.๑)	งานก่อสร้างศูนย์ซ่อมบำรุง (Depot) รถโดยสารพลังงานไฟฟ้า	๒๐๐.๐๐ (๒ แห่ง)	-	**๒๐๐.๐๐ (๒ แห่ง)**	อปท.	-
รวมแนวทางการพัฒนาที่ ๑ จังหวัดพระนครศรีอยุธยา		**๑,๖๑๒.๖๗**	**๔๒๐.๐๐**	**๒,๐๓๒.๖๗**		

ตารางที่ ๔.๕ - ๒ โครงการ/กิจกรรมภายใต้แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักในภูมิภาค (พ.ศ. ๒๕๖๙ - ๒๕๘๐) แยกรายจังหวัด (ต่อ)

(หน่วย : ล้านบาท)

ลำดับที่	โครงการ/กิจกรรม	ระยะการพัฒนา		มูลค่าลงทุน	หน่วยงานรับผิดชอบ	
		ระยะสั้น พ.ศ. ๒๕๖๙ - ๒๕๗๕	ระยะยาว พ.ศ. ๒๕๗๖ - ๒๕๘๐		หลัก	สนับสนุน
๘. จังหวัดพระนครศรีอยุธยา (ต่อ)						
แนวทางการพัฒนาที่ ๒ พัฒนาระบบขนส่งสาธารณะที่มีคุณภาพการให้บริการที่ดี มีมาตรฐาน มีความทันสมัย มีความสะดวกและปลอดภัย และมีอัตราค่าโดยสารที่เหมาะสมและเป็นธรรมในเมืองภูมิภาคหลักของประเทศไทย ประกอบด้วย ๒ โครงการ ๔ กิจกรรม						
๔) โครงการปรับปรุงมาตรฐานความปลอดภัยรถโดยสารสาธารณะ		**๓๓๙.๖๔**	**๔๐๖.๐๗**	**๗๔๕.๗๑**		
๔.๑)	งานติดตั้งระบบ GPS และ CCTV ในรถโดยสารสาธารณะทุกคัน	๕.๕๔ (๑๒๓ คัน)	๒.๕๒ (๕๖ คัน)	**๘.๐๖ (๑๗๙ คัน)**	ผู้รับจ้างให้บริการขนส่งสาธารณะ	ขบ.
๔.๒)	การฝึกอบรมและพัฒนาทักษะพนักงานขับรถ	๑.๕๐	๐.๘๐	**๒.๓๐**	อปท.	ผู้รับจ้างให้บริการขนส่งสาธารณะ
๔.๓)	การตรวจสอบและบำรุงรักษายานพาหนะ	๓๓๒.๑๐ (๑๒๓ คัน)	๔๐๒.๗๕ (๑๗๙ คัน)	**๗๓๔.๘๕ (๑๗๙ คัน)**	ผู้รับจ้างให้บริการขนส่งสาธารณะ	ขบ.
๔.๔)	การรณรงค์การใช้รถโดยสารอย่างปลอดภัย (Safety Awareness Campaign)	๐.๕๐	-	**๐.๕๐**	ขบ.	-
๕) โครงการติดตั้งเทคโนโลยีและระบบอัจฉริยะ		**๑๐.๐๐**	**-**	**๑๐.๐๐**	ขบ. / ทล. / ทช. / อปท.	ขบ.
รวมแนวทางการพัฒนาที่ ๒ จังหวัดพระนครศรีอยุธยา		**๓๔๙.๖๔**	**๔๐๖.๐๗**	**๗๕๕.๗๑**		
แนวทางการพัฒนาที่ ๓ กระตุ้นให้เกิดการใช้งานและเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางจากยานพาหนะส่วนบุคคลมาสู่การเดินทางด้วยขนส่งสาธารณะในพื้นที่เขตชุมชนเมืองภูมิภาคหลักของประเทศไทยมากยิ่งขึ้น ประกอบด้วย ๑ โครงการ ๑ กิจกรรม						
๖) โครงการศึกษาความเหมาะสมเพื่อจัดหาที่ดินและก่อสร้างอาคารจอดแล้วจร		**๑๐.๐๐**	**-**	**๑๐.๐๐**		
๖.๑)	การพัฒนาและก่อสร้างลานจอดแล้วจร (Park and Ride) บริเวณสถานีขนส่งผู้โดยสาร สถานีรถไฟ และจุดดึงดูดการเดินทางอื่น ๆ ที่สำคัญ	**๑๐.๐๐**	**-**	**๑๐.๐๐**	อปท.	-
รวมแนวทางการพัฒนาที่ ๓ จังหวัดพระนครศรีอยุธยา		**๑๐.๐๐**	**-**	**๑๐.๐๐**		
รวมแนวทางการพัฒนาที่ ๑ - ๓ จังหวัดพระนครศรีอยุธยา		**๑,๙๗๒.๓๑**	**๘๒๖.๐๗**	**๒,๗๙๘.๓๘**		

ตารางที่ ๔.๕ - ๒ โครงการ/กิจกรรมภายใต้แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักในภูมิภาค (พ.ศ. ๒๕๖๙ - ๒๕๘๐) แยกรายจังหวัด (ต่อ)

(หน่วย : ล้านบาท)

ลำดับที่	โครงการ/กิจกรรม	ระยะการพัฒนา		มูลค่าลงทุน	หน่วยงานรับผิดชอบ	
		ระยะสั้น พ.ศ. ๒๕๖๙ - ๒๕๗๕	ระยะยาว พ.ศ. ๒๕๗๖ - ๒๕๘๐		หลัก	สนับสนุน
๙. จังหวัดสุราษฎร์ธานี						
แนวทางการพัฒนาที่ ๑ พัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งสาธารณะให้ครอบคลุมพื้นที่การให้บริการอย่างทั่วถึงและสามารถเชื่อมต่อการเดินทางกับรูปแบบการขนส่งส่วนต่าง ๆ ในเมืองภูมิภาคหลักของประเทศไทย ประกอบด้วย ๓ โครงการ ๔ กิจกรรม						
๑) โครงการพัฒนาเส้นทางเดินรถโดยสารประจำทาง		**๐.๐๗**	**-**	**๐.๐๗**		
๑.๑)	งานยื่นคำขอใบอนุญาตประกอบการขนส่งประจำทางด้วยรถโดยสารในเส้นทาง หมวด ๑	๐.๐๗ (๗ เส้นทาง)	-	๐.๐๗ (๗ เส้นทาง)	อปท.	ขบ.
๒) โครงการอำนวยความสะดวกในการเดินทางของผู้ใช้บริการรถโดยสาร		**๘๐๐.๕๐**	**๒๓๒.๕๐**	**๑,๐๓๓.๐๐**		
๒.๑)	งานก่อสร้างป้ายรถโดยสารสาธารณะ	๓๒๘.๐๐ (๓๒๘ ป้าย)	**-**	**๓๒๘.๐๐ (๓๒๘ ป้าย)**	อปท.	ขบ.
๒.๒)	งานจัดซื้อรถโดยสารสาธารณะพลังงานไฟฟ้า (EV BUS)	๔๗๒.๕๐ (๖๓ คัน)	๒๓๒.๕๐ (๓๑ คัน)	**๗๐๕.๐๐ (๙๔ คัน)**	ผู้รับจ้างให้บริการขนส่งสาธารณะ	อปท.
๓) โครงการพัฒนาและก่อสร้างศูนย์ซ่อมบำรุง (Depot)		**๑๐๐.๐๐**	**-**	**๑๐๐.๐๐**		
๓.๑)	งานก่อสร้างศูนย์ซ่อมบำรุง (Depot) รถโดยสารพลังงานไฟฟ้า	๑๐๐.๐๐ (๑ แห่ง)	-	**๑๐๐.๐๐ (๑ แห่ง)**	อปท.	-
แนวทางการพัฒนาที่ ๑ จังหวัดสุราษฎร์ธานี		**๙๐๐.๕๗**	**๒๓๒.๕๐**	**๑,๑๓๓.๐๗**		

ตารางที่ ๔.๕ - ๒ โครงการ/กิจกรรมภายใต้แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักในภูมิภาค (พ.ศ. ๒๕๖๙ - ๒๕๘๐) แยกรายจังหวัด (ต่อ)

(หน่วย : ล้านบาท)

ลำดับที่	โครงการ/กิจกรรม	ระยะการพัฒนา		มูลค่าลงทุน	หน่วยงานรับผิดชอบ	
		ระยะสั้น พ.ศ. ๒๕๖๙ - ๒๕๗๕	ระยะยาว พ.ศ. ๒๕๗๖ - ๒๕๘๐		หลัก	สนับสนุน
แนวทางการพัฒนาที่ ๒ พัฒนาระบบขนส่งสาธารณะที่มีคุณภาพการให้บริการที่ดี มีมาตรฐาน มีความทันสมัย มีความสะดวกและปลอดภัย และมีอัตราค่าโดยสารที่เหมาะสมและเป็นธรรมในเมืองภูมิภาคหลักของประเทศไทย ประกอบด้วย ๒ โครงการ ๔ กิจกรรม						
๔) โครงการปรับปรุงมาตรฐานความปลอดภัยรถโดยสารสาธารณะ		**๑๗๔.๙๔**	**๒๑๓.๗๐**	**๓๘๘.๖๔**		
๔.๑)	งานติดตั้งระบบ GPS และ CCTV ในรถโดยสารสาธารณะทุกคัน	๒.๘๔ (๖๓ คัน)	๑.๔๐ (๓๑ คัน)	**๔.๒๔ (๙๔ คัน)**	ผู้รับจ้างให้บริการขนส่งสาธารณะ	ขบ.
๔.๒)	การฝึกอบรมและพัฒนาทักษะพนักงานขับรถ	๑.๕๐	๐.๘๐	**๒.๓๐**	อปท.	ผู้รับจ้างให้บริการขนส่งสาธารณะ
๔.๓)	การตรวจสอบและบำรุงรักษายานพาหนะ	๑๗๐.๑๐ (๖๓ คัน)	๒๑๑.๕๐ (๙๔ คัน)	**๓๘๑.๖๐ (๙๔ คัน)**	ผู้รับจ้างให้บริการขนส่งสาธารณะ	ขบ.
๔.๔)	การรณรงค์การใช้รถโดยสารอย่างปลอดภัย (Safety Awareness Campaign)	๐.๕๐	-	**๐.๕๐**	ขบ.	-
๕) โครงการติดตั้งเทคโนโลยีและระบบอัจฉริยะ		**๑๐.๐๐**	**-**	**๑๐.๐๐**	ขบ. / ทล. / ทช. / อปท.	ขบ.
รวมแนวทางการพัฒนาที่ ๒ จังหวัดสุราษฎร์ธานี		**๑๘๔.๙๔**	**๒๑๓.๗๐**	**๓๙๘.๖๔**		
แนวทางการพัฒนาที่ ๓ กระตุ้นให้เกิดการใช้งานและเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางจากยานพาหนะส่วนบุคคลมาสู่การเดินทางด้วยขนส่งสาธารณะในพื้นที่เขตชุมชนเมืองภูมิภาคหลักของประเทศไทยมากยิ่งขึ้น ประกอบด้วย ๑ โครงการ ๑ กิจกรรม						
๖) โครงการศึกษาความเหมาะสมเพื่อจัดหาที่ดินและก่อสร้างอาคารจอดแล้วจร		**๑๐.๐๐**	**-**	**๑๐.๐๐**		
๖.๑)	การพัฒนาและก่อสร้างลานจอดแล้วจร (Park and Ride) บริเวณสถานีขนส่งผู้โดยสาร สถานีรถไฟ และจุดดึงดูดการเดินทางอื่น ๆ ที่สำคัญ	๑๐.๐๐	-	**๑๐.๐๐**	อปท.	-
รวมแนวทางการพัฒนาที่ ๓ จังหวัดสุราษฎร์ธานี		**๑๐.๐๐**		**๑๐.๐๐**		
รวมแนวทางการพัฒนาที่ ๑ - ๓ จังหวัดสุราษฎร์ธานี		**๑,๐๙๕.๕๑**	**๔๔๖.๒๐**	**๑,๕๔๑.๗๑**		

ตารางที่ ๔.๕ - ๒ โครงการ/กิจกรรมภายใต้แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักในภูมิภาค (พ.ศ. ๒๕๖๙ - ๒๕๘๐) แยกรายจังหวัด (ต่อ)

(หน่วย : ล้านบาท)

ลำดับที่	โครงการ/กิจกรรม	ระยะการพัฒนา		มูลค่าลงทุน	หน่วยงานรับผิดชอบ	
		ระยะสั้น พ.ศ. ๒๕๖๙ - ๒๕๗๕	ระยะยาว พ.ศ. ๒๕๗๖ - ๒๕๘๐		หลัก	สนับสนุน
๑๐. จังหวัดภูเก็ต						
แนวทางการพัฒนาที่ ๑ พัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งสาธารณะให้ครอบคลุมพื้นที่การให้บริการอย่างทั่วถึงและสามารถเชื่อมต่อการเดินทางกับรูปแบบการขนส่งส่วนต่าง ๆ ในเมืองภูมิภาคหลักของประเทศไทย ประกอบด้วย ๓ โครงการ ๔ กิจกรรม						
๑) โครงการพัฒนาเส้นทางเดินรถโดยสารประจำทาง		**๐.๑๐**	**-**	**๐.๑๐**		
๑.๑)	งานยื่นคำขอใบอนุญาตประกอบการขนส่งประจำทางด้วยรถโดยสารในเส้นทางหมวด ๑	๐.๑๐ (๑๐ เส้นทาง)	-	**๐.๑๐ (๑๐ เส้นทาง)**	อปท.	ขบ.
๒) โครงการอำนวยความสะดวกในการเดินทางของผู้ใช้บริการรถโดยสาร		**๒,๔๒๕.๐๐**	**๗๘๗.๕๐**	**๓,๒๑๒.๕๐**		
๒.๑)	งานก่อสร้างป้ายรถโดยสารสาธารณะ	๗๗๕.๐๐ (๗๗๕ ป้าย)	-	**๗๗๕.๐๐ (๗๗๕ ป้าย)**	อปท.	ขบ.
๒.๒)	งานจัดซื้อรถโดยสารสาธารณะพลังงานไฟฟ้า (EV BUS)	๑,๖๕๐.๐๐ (๒๒๐ คัน)	๗๘๗.๕๐ (๑๐๕ คัน)	**๒,๔๓๗.๕๐ (๓๒๕ คัน)**	ผู้รับจ้างให้บริการขนส่งสาธารณะ	อปท.
๓) โครงการพัฒนาและก่อสร้างศูนย์ซ่อมบำรุง (Depot)		**๔๐๐.๐๐**	**-**	**๔๐๐.๐๐**		
๓.๑)	งานก่อสร้างศูนย์ซ่อมบำรุง (Depot) รถโดยสารพลังงานไฟฟ้า	๔๐๐.๐๐ (๔ แห่ง)	-	**๔๐๐.๐๐ (๓ แห่ง)**	อปท.	-
รวมแนวทางการพัฒนาที่ ๑ จังหวัดภูเก็ต		**๒,๘๒๕.๑๐**	**๗๘๗.๕๐**	**๓,๖๑๒.๖๐**		

ตารางที่ ๔.๕ - ๒ โครงการ/กิจกรรมภายใต้แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักในภูมิภาค (พ.ศ. ๒๕๖๙ - ๒๕๘๐) แยกรายจังหวัด (ต่อ)

(หน่วย : ล้านบาท)

ลำดับที่	โครงการ/กิจกรรม	ระยะการพัฒนา		มูลค่าลงทุน	หน่วยงานรับผิดชอบ	
		ระยะสั้น พ.ศ. ๒๕๖๙ - ๒๕๗๕	ระยะยาว พ.ศ. ๒๕๗๖ - ๒๕๘๐		หลัก	สนับสนุน
๑๐. จังหวัดภูเก็ต (ต่อ)						
แนวทางการพัฒนาที่ ๒ พัฒนาระบบขนส่งสาธารณะที่มีคุณภาพการให้บริการที่ดี มีมาตรฐาน มีความทันสมัย มีความสะดวกและปลอดภัย และมีอัตราค่าโดยสารที่เหมาะสมและเป็นธรรมในเมืองภูมิภาคหลักของประเทศไทย ประกอบด้วย ๒ โครงการ ๔ กิจกรรม						
๔) โครงการปรับปรุงมาตรฐานความปลอดภัยรถโดยสารสาธารณะ		**๖๐๕.๙๐**	**๗๓๖.๗๘**	**๑,๓๔๒.๖๘**		
๔.๑	งานติดตั้งระบบ GPS และ CCTV ในรถโดยสารสาธารณะทุกคัน	๙.๙๐ (๒๒๐ คัน)	๔.๗๓ (๑๐๕ คัน)	**๑๔.๖๓ (๓๒๕ คัน)**	ผู้รับจ้างให้บริการขนส่งสาธารณะ	ขบ.
๔.๒	การฝึกอบรมและพัฒนาทักษะพนักงานขับรถ	๑.๕๐	๐.๘๐	**๒.๓๐**	อปท.	ผู้รับจ้างให้บริการขนส่งสาธารณะ
๔.๓	การตรวจสอบและบำรุงรักษายานพาหนะ	๕๙๔.๐๐ (๒๒๐ คัน)	๗๓๑.๒๕ (๓๒๕ คัน)	**๑,๓๒๕.๒๕ (๓๒๕ คัน)**	ผู้รับจ้างให้บริการขนส่งสาธารณะ	ขบ.
๔.๔	การรณรงค์การใช้รถโดยสารอย่างปลอดภัย (Safety Awareness Campaign)	๐.๕๐	-	**๐.๕๐**	ขบ.	-
๕) โครงการติดตั้งเทคโนโลยีและระบบอัจฉริยะ		**๑๐.๐๐**	**-**	**๑๐.๐๐**	ขบ. / ทล. / ทช. / อปท.	ขบ.
รวมแนวทางการพัฒนาที่ ๒ จังหวัดภูเก็ต		**๖๑๕.๙๐**	**๗๓๖.๗๘**	**๑,๓๕๒.๖๘**		
แนวทางการพัฒนาที่ ๓ กระตุ้นให้เกิดการใช้งานและเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางจากยานพาหนะส่วนบุคคลมาสู่การเดินทางด้วยขนส่งสาธารณะในพื้นที่เขตชุมชนเมืองภูมิภาคหลักของประเทศไทยมากยิ่งขึ้น ประกอบด้วย ๑ โครงการ ๑ กิจกรรม						
๖) โครงการศึกษาความเหมาะสมเพื่อจัดหาที่ดินและก่อสร้างอาคารจอดแล้วจร		**๑๐.๐๐**	**-**	**๑๐.๐๐**		
๖.๑)	การพัฒนาและก่อสร้างลานจอดแล้วจร (Park and Ride) บริเวณสถานีขนส่งผู้โดยสาร สถานีรถไฟ และจุดดึงดูดการเดินทางอื่น ๆ ที่สำคัญ	๑๐.๐๐	-	**๑๐.๐๐**	อปท.	-
รวมแนวทางการพัฒนาที่ ๓ จังหวัดภูเก็ต		**๑๐.๐๐**	**-**	**๑๐.๐๐**		
รวมแนวทางการพัฒนาที่ ๑ - ๓ จังหวัดภูเก็ต		**๓,๔๕๑.๐๐**	**๑,๕๒๔.๒๘**	**๔,๙๗๕.๒๘**		

ตารางที่ ๔.๕ - ๒ โครงการ/กิจกรรมภายใต้แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักในภูมิภาค (พ.ศ. ๒๕๖๙ - ๒๕๘๐) แยกรายจังหวัด (ต่อ)

(หน่วย : ล้านบาท)

ลำดับที่	โครงการ/กิจกรรม	ระยะการพัฒนา		มูลค่าลงทุน	หน่วยงานรับผิดชอบ	
		ระยะสั้น พ.ศ. ๒๕๖๙ - ๒๕๗๕	ระยะยาว พ.ศ. ๒๕๗๖ - ๒๕๘๐		หลัก	สนับสนุน
๑๑. จังหวัดสงขลา (หาดใหญ่)						
แนวทางการพัฒนาที่ ๑ พัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งสาธารณะให้ครอบคลุมพื้นที่การให้บริการอย่างทั่วถึงและสามารถเชื่อมต่อการเดินทางกับรูปแบบการขนส่งส่วนต่าง ๆ ในเมืองภูมิภาคหลักของประเทศไทย ประกอบด้วย ๓ โครงการ ๔ กิจกรรม						
๑) โครงการพัฒนาเส้นทางเดินรถโดยสารประจำทาง		**๐.๐๙**	**-**	**๐.๐๙**		
๑.๑)	งานยื่นคำขอใบอนุญาตประกอบการขนส่งประจำทางด้วยรถโดยสารในเส้นทางหมวด ๑	๐.๐๙ (๙ เส้นทาง)	-	**๐.๐๙ (๙ เส้นทาง)**	อปท.	ขบ.
๒) โครงการอำนวยความสะดวกในการเดินทางของผู้ใช้บริการรถโดยสาร		**๙๒๓.๐๐**	**๒๔๗.๕๐**	**๑,๑๗๐.๕๐**		
๒.๑)	งานก่อสร้างป้ายรถโดยสารสาธารณะ	๓๖๘.๐๐ (๓๖๘ ป้าย)	-	**๓๖๘.๐๐ (๓๖๘ ป้าย)**	อปท.	ขบ.
๒.๒)	งานจัดซื้อรถโดยสารสาธารณะพลังงานไฟฟ้า (EV BUS)	๕๕๕.๐๐ (๗๔ คัน)	๒๔๗.๕๐ (๓๓ คัน)	**๘๐๒.๕๐ (๑๐๗ คัน)**	ผู้รับจ้างให้บริการขนส่งสาธารณะ	อปท.
๓) โครงการพัฒนาและก่อสร้างศูนย์ซ่อมบำรุง (Depot)		**๒๐๐.๐๐**	**-**	**๒๐๐.๐๐**		
๓.๑)	งานก่อสร้างศูนย์ซ่อมบำรุง (Depot) รถโดยสารพลังงานไฟฟ้า	๒๐๐.๐๐ (๒ แห่ง)	-	**๒๐๐.๐๐ (๒ แห่ง)**	อปท.	-
รวมแนวทางการพัฒนาที่ ๑ จังหวัดสงขลา (หาดใหญ่)		**๑,๑๒๓.๐๙**	**๒๔๗.๕๐**	**๑,๓๗๐.๕๙**		

ตารางที่ ๔.๕ - ๒ โครงการ/กิจกรรมภายใต้แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักในภูมิภาค (พ.ศ. ๒๕๖๙ - ๒๕๘๐) แยกรายจังหวัด (ต่อ)

(หน่วย : ล้านบาท)

ลำดับที่	โครงการ/กิจกรรม	ระยะการพัฒนา		มูลค่าลงทุน	หน่วยงานรับผิดชอบ	
		ระยะสั้น พ.ศ. ๒๕๖๙ - ๒๕๗๕	ระยะยาว พ.ศ. ๒๕๗๖ - ๒๕๘๐		หลัก	สนับสนุน
๑๑. จังหวัดสงขลา (หาดใหญ่) (ต่อ)						
แนวทางการพัฒนาที่ ๒ พัฒนาระบบขนส่งสาธารณะที่มีคุณภาพการให้บริการที่ดี มีมาตรฐาน มีความทันสมัย มีความสะดวกและปลอดภัย และมีอัตราค่าโดยสารที่เหมาะสมและเป็นธรรมในเมืองภูมิภาคหลักของประเทศไทย ประกอบด้วย ๒ โครงการ ๔ กิจกรรม						
๔) โครงการปรับปรุงมาตรฐานความปลอดภัยรถโดยสารสาธารณะ		**๒๐๕.๑๓**	**๒๔๓.๐๔**	**๔๔๘.๑๗**		
๔.๑)	งานติดตั้งระบบ GPS และ CCTV ในรถโดยสารสาธารณะทุกคัน	๓.๓๓ (๗๔ คัน)	๑.๔๙ (๓๓ คัน)	**๔.๘๒ (๑๐๗ คัน)**	ผู้รับจ้างให้บริการขนส่งสาธารณะ	ขบ.
๔.๒)	การฝึกอบรมและพัฒนาทักษะพนักงานขับรถ	๑.๕๐	๐.๘๐	**๒.๓๐**	อปท.	ผู้รับจ้างให้บริการขนส่งสาธารณะ
๔.๓)	การตรวจสอบและบำรุงรักษายานพาหนะ	๑๙๙.๘๐ (๗๔ คัน)	๒๔๐.๗๕ (๑๐๗ คัน)	**๔๔๐.๕๕ (๑๐๗ คัน)**	ผู้รับจ้างให้บริการขนส่งสาธารณะ	ขบ.
๔.๔)	การรณรงค์การใช้รถโดยสารอย่างปลอดภัย (Safety Awareness Campaign)	๐.๕๐	-	**๐.๕๐**	ขบ.	-
๕) โครงการติดตั้งเทคโนโลยีและระบบอัจฉริยะ		**๑๐.๐๐**	**-**	**๑๐.๐๐**	ขบ. / ทล. / ทช. / อปท.	ขบ.
รวมแนวทางการพัฒนาที่ ๒ จังหวัดสงขลา (หาดใหญ่)		**๒๑๕.๑๓**	**๒๔๓.๐๔**	**๔๕๘.๑๗**		

ตารางที่ ๔.๕ - ๒ โครงการ/กิจกรรมภายใต้แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักในภูมิภาค (พ.ศ. ๒๕๖๙ - ๒๕๘๐) แยกรายจังหวัด (ต่อ)

(หน่วย : ล้านบาท)

ลำดับที่	โครงการ/กิจกรรม	ระยะการพัฒนา		มูลค่าลงทุน	หน่วยงานรับผิดชอบ	
		ระยะสั้น พ.ศ. ๒๕๖๙ - ๒๕๗๕	ระยะยาว พ.ศ. ๒๕๗๖ - ๒๕๘๐		หลัก	สนับสนุน
๑๑. จังหวัดสงขลา (หาดใหญ่) (ต่อ)						
แนวทางการพัฒนาที่ ๓ กระตุ้นให้เกิดการใช้งานและเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางจากยานพาหนะส่วนบุคคลมาสู่การเดินทางด้วยขนส่งสาธารณะในพื้นที่เขตชุมชนเมืองภูมิภาคหลักของประเทศไทยมากยิ่งขึ้น ประกอบด้วย ๑ โครงการ ๑ กิจกรรม						
๖) โครงการศึกษาความเหมาะสมเพื่อจัดหาที่ดินและก่อสร้างอาคารจอดแล้วจร		**๑๐.๐๐**	**-**	**๑๐.๐๐**		
๖.๑)	การพัฒนาและก่อสร้างลานจอดแล้วจร (Park and Ride) บริเวณสถานีขนส่งผู้โดยสาร สถานีรถไฟ และจุดดึงดูดการเดินทางอื่น ๆ ที่สำคัญ	๑๐.๐๐	-	**๑๐.๐๐**	อปท.	-
รวมแนวทางการพัฒนาที่ ๓ จังหวัดสงขลา (หาดใหญ่)		**๑๐.๐๐**	**-**	**๑๐.๐๐**		
รวมแนวทางการพัฒนาที่ ๑ - ๓ จังหวัดสงขลา (หาดใหญ่		**๑,๓๔๘.๒๒**	**๔๙๐.๕๔**	**๑,๘๓๘.๗๖**		
รวมวงเงินทั้งสิ้น		**๒๒,๓๘๖.๖๓**	**๙,๘๐๓.๒๒**	**๓๒,๑๘๙.๘๕**		

หมายเหตุ : *มูลค่าการลงทุนโครงการรถไฟฟ้า LRT (เชียงใหม่ พิษณุโลก ขอนแก่น นครราชสีมา และสงขลา (หาดใหญ่) และโครงการรถไฟฟ้า Auto tram (ภูเก็ต) ไม่รวมอยู่ในแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักในภูมิภาค (พ.ศ. ๒๕๖๙ - ๒๕๘๐)

๔.๖ แนวทางการขับเคลื่อนและการประเมินผลแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักในภูมิภาค (พ.ศ. ๒๕๖๙ - ๒๕๘๐)

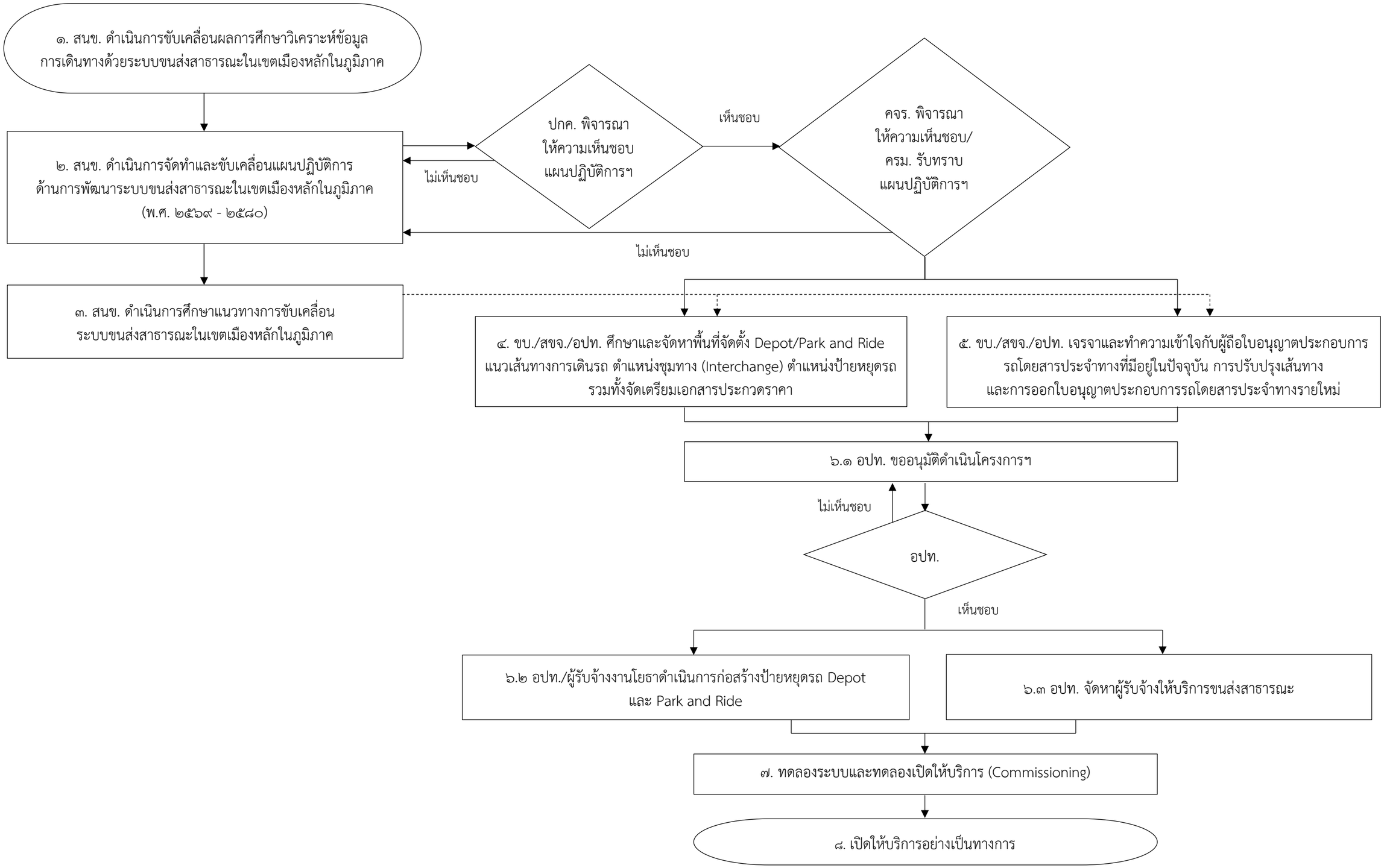
๔.๖.๑ แนวทางการขับเคลื่อนแผนปฏิบัติการฯ ไปสู่การปฏิบัติ

สนข. ได้จัดทำแนวทางการขับเคลื่อนแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักในภูมิภาค (พ.ศ. ๒๕๖๙ - ๒๕๘๐) ไปสู่การปฏิบัติ ซึ่งมีแผนผังแสดงขั้นตอนการขับเคลื่อนแผนปฏิบัติการฯ ไปสู่การปฏิบัติ ดังแสดงในรูปที่ ๔.๖ - ๑ และขั้นตอนและกรอบเวลาการขับเคลื่อนแผนปฏิบัติการฯ ไปสู่การปฏิบัติ ดังแสดงในรูปที่ ๔.๖ - ๒

ทั้งนี้ ภายหลังจากกระทรวงคมนาคม (คค.) ให้ความเห็นชอบในหลักการของแผนปฏิบัติการฯ ดังกล่าว ตามที่ สนข. เสนอ พร้อมกับมอบหมายให้หน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคมที่เกี่ยวข้องรับไปดำเนินการแล้ว สนข. โดย สสภ. สนข. จะนำเสนอสู่การพิจารณาของ คจร. เพื่อมอบหมายหน่วยงานที่เกี่ยวข้องรับไปดำเนินการ ซึ่ง สนข. เป็นผู้รับผิดชอบบูรณาการ ขับเคลื่อน กำกับ และติดตามประเมินผลการดำเนินงานแผนงาน/โครงการต่าง ๆ ซึ่งอาศัยการบูรณาการเชื่อมโยงการทำงานร่วมกับระหว่างภาคส่วนที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐส่วนกลาง ส่วนภูมิภาค และภาคเอกชน เพื่อนำไปสู่การปฏิบัติ

๔.๖.๒ การติดตามประเมินผลแผนปฏิบัติการ

สสภ. สนข. จะติดตามผลการดำเนินงานของโครงการ/กิจกรรมภายใต้แผนปฏิบัติการฯ เป็นรายปี ผ่านการประสานขอความอนุเคราะห์รายงานผลการดำเนินงานไปยังหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งหน่วยงานภายในสังกัด คค. และหน่วยงานภายนอกสังกัด คค. เพื่อติดตามและประเมินผลการดำเนินงานด้วยแบบฟอร์มที่ สสภ. เป็นผู้จัดทำ ก่อนสรุปผลการดำเนินงาน ปัญหาอุปสรรค และเสนอแนวทางการแก้ไขปัญหา/อุปสรรคในการดำเนินงานต่อ คค. เพื่อให้การดำเนินงานสอดคล้องตามกรอบระยะของการพัฒนา โดยจัดทำเป็นรายงานทุก ๆ ๑ ปี และนำเข้าระบบ eMENSCR



รูปที่ ๔.๖ - ๑ แผนผังแสดงขั้นตอนการขับเคลื่อนแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักในภูมิภาค (พ.ศ. ๒๕๖๙ - ๒๕๘๐) ไปสู่การปฏิบัติ

ลำดับที่	กิจกรรม	ช่วงเวลาดำเนินงาน	หน่วยงานรับผิดชอบ		พ.ศ. ๒๕๖๘		พ.ศ. ๒๕๖๙				พ.ศ. ๒๕๗๐				พ.ศ. ๒๕๗๑				พ.ศ. ๒๕๗๒				พ.ศ. ๒๕๗๓				พ.ศ. ๒๕๗๔			
			หลัก	สนับสนุน	๓	๔	๑	๒	๓	๔	๑	๒	๓	๔	๑	๒	๓	๔	๑	๒	๓	๔	๑	๒	๓	๔	๑	๒	๓	๔
๑	**ดำเนินการขับเคลื่อนผลการศึกษาวิเคราะห์ข้อมูลการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักในภูมิภาค**	**ส.ค. ๖๘ - มี.ค. ๖๙**	**สนข.**	**สำนักงานจังหวัด (สนจ.)**																										
๑.๑	เสนอผลการศึกษาฯ ผ่านกลไกการประชุมคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (อจร.) จำนวน ๑๑ จังหวัด	ส.ค. ๖๘ - มี.ค. ๖๙	สนข.	สนจ.																										
๑.๒	รายงานผลการเสนอผลการศึกษาฯ ตามข้อ ๑.๑ เพื่อ คค. รับทราบและมอบหมายให้ ขบ. ทราบ และร่วมผลักดันการดำเนินงาน	มี.ค.-๖๙	สนข.	คค. และ ขบ.																										
๒	**ดำเนินการจัดทำและขับเคลื่อนแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักในภูมิภาค (พ.ศ. ๒๕๖๙ - ๒๕๘๐) โดยเสนอ คค. ให้ความเห็นชอบ/เสนอ คจร. เพื่อให้ความเห็นชอบ/ครม. เพื่อทราบ**	**ม.ค. - ธ.ค. ๖๙**	**สนข.**	**คค./คจร./ครม.**																										
๓	**ดำเนินการศึกษาแนวทางการขับเคลื่อนระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักในภูมิภาค**	**ม.ค. ๗๐ - มิ.ย. ๗๑**	**สนข.**	**คค. และหน่วยงานในสังกัด คค. (ขบ./สขจ./ทล./ทช.) และหน่วยงานในสังกัด มท. (อปท.)**																										
๔	**จัดหาพื้นที่จัดตั้ง Depot/Park and Ride แนวเส้นทางการเดินรถ ตำแหน่งชุมทาง (Interchange) ตำแหน่งป้ายหยุดรถ**	**ม.ค. ๗๐ - ก.ย. ๗๑**	**ขบ./สขจ./อปท.**	**-**																										
๔.๑	ทบทวน/ทำความเข้าใจในรายละเอียดของผลการศึกษา และแผนปฏิบัติการฯ/ศึกษาและจัดหาที่ตั้ง Depot/แนวเส้นทางการเดินรถ/ตำแหน่งชุมทาง (Interchange) และตำแหน่งป้ายหยุดรถ	ม.ค. - มี.ค. ๗๐	ขบ./สขจ./อปท.	-																										
๔.๒	ศึกษาและจัดหาที่ดินเพื่อสร้างเป็น Depot/Park and Ride และจัดเตรียมเอกสารประกวดราคา	เม.ย. ๗๐ - ก.ย. ๗๑	อปท.	-																										
๕	**เจรจาและทำความเข้าใจกับผู้ถือใบอนุญาตประกอบการรถโดยสารประจำทางที่มีอยู่ในปัจจุบันการปรับปรุงเส้นทาง และการออกใบอนุญาตประกอบการรถโดยสารประจำทางรายใหม่**	**มี.ค. ๗๐ - ก.ย. ๗๑**	**ขบ./สขจ./อปท.**	**-**																										
๕.๑	กำหนดแนวทางการเจรจาและทำความเข้าใจกับผู้ถือใบอนุญาตประกอบการรถโดยสารประจำทางที่มีอยู่ในปัจจุบัน (ถ้ามี) เพื่อเตรียมมาตรการบรรเทาผลกระทบต่าง ๆ ที่มีต่อผู้ถือใบอนุญาตที่มีอยู่ในปัจจุบัน (ถ้ามี) และการเจรจาและทำความเข้าใจกับผู้ถือใบอนุญาตประกอบการรถโดยสารประจำทางที่มีอยู่ในปัจจุบัน (ถ้ามี)	มี.ค. - ธ.ค. ๗๐	ขบ./สขจ./อปท.	-																										
๕.๒	เห็นชอบการปรับปรุงเส้นทางและการออกใบอนุญาตประกอบการรถโดยสารประจำทางรายใหม่จำนวน ๑ ราย ได้แก่ อปท. ที่จะต้องเป็นผู้ขับเคลื่อนโครงการ	ม.ค. - ก.ย. ๗๑	ขบ./สขจ.	อปท.																										
๖	**ขออนุมัติดำเนินโครงการฯ/ประกวดราคางานโยธา/จัดหาผู้รับจ้างให้บริการขนส่งสาธารณะ**	**ต.ค. ๗๑ - ธ.ค. ๗๓**	**อปท.**	**-**																										
๖.๑	ขออนุมัติดำเนินโครงการฯ	ต.ค. - ธ.ค. ๗๑	อปท.	-																										
๖.๒	ดำเนินการก่อสร้างป้ายหยุดรถ Depot และ Park and Ride	ม.ค. ๗๒ - ธ.ค. ๗๓	อปท./ผู้รับจ้างงานโยธา	-																										
๖.๓	จัดหาผู้รับจ้างให้บริการขนส่งสาธารณะ	พ.ย. ๗๑ - ก.ย. ๗๒	อปท.	-																										
๖.๔	ผู้รับจ้างให้บริการขนส่งสาธารณะดำเนินการจัดหา EV BUS พร้อมระบบต่าง ๆ ที่จำเป็น รวมถึงจัดหาและจัดเตรียมการฝึกอบรมบุคลากรและพนักงานขับรถ	ต.ค. ๗๒ - ธ.ค. ๗๓	ผู้รับจ้างให้บริการขนส่งสาธารณะ	อปท.																										
๗	**ทดลองระบบและทดลองเปิดให้บริการ (Commissioning)**	**ม.ค. - มี.ค. ๗๔**	**ผู้รับจ้างให้บริการขนส่งสาธารณะ**	**อปท.**																										
๘	**เปิดให้บริการอย่างเป็นทางการ**	**เม.ย.-๗๔**	**ผู้รับจ้างให้บริการขนส่งสาธารณะ**	**อปท.**																										

รูปที่ ๔.๖ - ๑ ขั้นตอนและกรอบเวลาการขับเคลื่อนแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักในภูมิภาค (พ.ศ. ๒๕๖๙ - ๒๕๘๐) ไปสู่การปฏิบัติ

ภาคผนวก
ค่าเป้าหมายและวิธีการคิดตัวชี้วัด

๑. ค่าเป้าหมายและวิธีคิดตัวชี้วัด

ตัวชี้วัดสัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมดของการเดินทางในเมืองหลักในภูมิภาค

เป้าหมาย	ตัวชี้วัด	ปีฐาน (๒๕๖๗)	ค่าเป้าหมาย (พ.ศ.)		
			๒๕๗๐	๒๕๗๕	๒๕๘๐
การเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองเพิ่มขึ้น	สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมดของการเดินทางในเมืองหลักในภูมิภาค[๑] (เฉลี่ยร้อยละ)	๓.๒๗[๒]	ไม่น้อยกว่า ๑๐[๓] (เชียงใหม่ นครราชสีมา และภูเก็ต)	ไม่น้อยกว่า ๒๐[๕, ๖] (เชียงใหม่ นครราชสีมา ภูเก็ต เชียงราย อุบลราชธานี สุราษฎร์ธานี และ พระนครศรีอยุธยา)	ไม่น้อยกว่า ๒๐[๕, ๗] (เชียงใหม่ นครราชสีมา ภูเก็ต เชียงราย อุบลราชธานี สุราษฎร์ธานี และ พระนครศรีอยุธยา)

ที่มา : ๑) แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๘๐) (ฉบับแก้ไขเพิ่มเติม), สศช.

๒) รายงานโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมประจำปี พ.ศ. ๒๕๖๗, สนข., ๒๕๖๘.

๓) แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๘๐) (ฉบับแก้ไขเพิ่มเติม), สศช. กำหนดเป้าหมายเมืองหลักในภูมิภาคระหว่างปี ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐ ได้แก่ เชียงใหม่ นครราชสีมา และภูเก็ต โดยกำหนดค่าเป้าหมาย ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๑๐

๔) การศึกษาวิเคราะห์ข้อมูลการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักในภูมิภาค กรุงเทพมหานคร, สนข., ๒๕๖๘. กำหนดเมืองหลักในภูมิภาคเพิ่มเติม โดยกำหนดค่าเป้าหมาย ระหว่างปี ๒๕๖๙ - ๒๕๗๐ ได้แก่ เชียงราย ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๕ พิษณุโลก ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๕ อุดรธานี ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๑๐ ขอนแก่น ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๑๐ อุบลราชธานี ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๘ พระนครศรีอยุธยา ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๗ สุราษฎร์ธานี ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๕ และสงขลา (หาดใหญ่) ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๕

๕) แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๘๐) (ฉบับแก้ไขเพิ่มเติม), สศช. กำหนดเมืองหลักในภูมิภาคระหว่างปี ๒๕๗๑ - ๒๕๗๕ ได้แก่ เชียงใหม่ นครราชสีมา ภูเก็ต เชียงราย อุบลราชธานี สุราษฎร์ธานี และพระนครศรีอยุธยา โดยกำหนดค่าเป้าหมาย ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๒๐

๖) การศึกษาวิเคราะห์ข้อมูลการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักในภูมิภาค กรุงเทพมหานคร, สนข., ๒๕๖๘. กำหนดเมืองหลักในภูมิภาคเพิ่มเติม โดยมีค่าเป้าหมายระหว่างปี ๒๕๗๑ - ๒๕๗๕ ได้แก่ พิษณุโลก ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๑๐ อุดรธานี ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๑๕ ขอนแก่น ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๑๕ และสงขลา (หาดใหญ่) ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๑๐

๗) การศึกษาวิเคราะห์ข้อมูลการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักในภูมิภาค กรุงเทพมหานคร, สนข., ๒๕๖๘. กำหนดเมืองหลักในภูมิภาคเพิ่มเติม โดยมีค่าเป้าหมายระหว่างปี ๒๕๗๖ - ๒๕๘๐ ได้แก่ พิษณุโลก อุดรธานี ขอนแก่น และสงขลา (หาดใหญ่) ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๒๐

<u>สูตรคำนวณผลการดำเนินงาน</u> -

ขึ้นอยู่กับผลการวิเคราะห์สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมดของการเดินทางในเมืองหลักในภูมิภาค (เฉลี่ยร้อยละ) ในรายงานโครงสร้างพื้นฐานคมนาคม ประจำปี ของศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศการขนส่งและจราจร สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

๒. ตัวชี้วัดเพื่อขับเคลื่อนการพัฒนาอันนำไปสู่การบรรลุค่าเป้าหมายของแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักในภูมิภาค (พ.ศ. ๒๕๖๙ - ๒๕๘๐) ได้กำหนดตัวชี้วัด ดังนี้

ตัวชี้วัด	**สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมดของการเดินทางในเมืองหลักในภูมิภาค (เฉลี่ยร้อยละ)**											
	ระยะสั้น (๒๕๖๙ - ๒๕๗๕)							**ระยะยาว (๒๕๗๖ - ๒๕๘๐)**				
	๒๕๖๙	**๒๕๗๐**	**๒๕๗๑**	**๒๕๗๒**	**๒๕๗๓**	**๒๕๗๔**	**๒๕๗๕**	**๒๕๗๖**	**๒๕๗๗**	**๒๕๗๘**	**๒๕๗๙**	**๒๕๘๐**
๑. จังหวัดเชียงใหม่	๗.๙	๑๐	๑๒	๑๔	๑๖	๑๘	๒๐	๒๐	๒๐	๒๐	๒๐	๒๐
๒. จังหวัดเชียงราย	๔.๑	๕	๘	๑๑	๑๔	๑๗	๒๐	๒๐	๒๐	๒๐	๒๐	๒๐
๓. จังหวัดพิษณุโลก	๔.๑	๕	๖	๗	๘	๙	๑๐	๑๒	๑๔	๑๖	๑๘	๒๐
๔. จังหวัดอุดรธานี	๙.๑	๑๐	๑๑	๑๒	๑๓	๑๔	๑๕	๑๖	๑๗	๑๘	๑๙	๒๐
๕. จังหวัดขอนแก่น	๙.๔	๑๐	๑๑	๑๒	๑๓	๑๔	๑๕	๑๖	๑๗	๑๘	๑๙	๒๐
๖. จังหวัดนครราชสีมา	๘.๒	๑๐	๑๒	๑๔	๑๖	๑๘	๒๐	๒๐	๒๐	๒๐	๒๐	๒๐
๗. จังหวัดอุบลราชธานี	๗	๘	๑๐.๔	๑๒.๘	๑๕.๒	๑๗.๖	๒๐	๒๐	๒๐	๒๐	๒๐	๒๐
๘. จังหวัดพระนครศรีอยุธยา	๖	๗	๙.๖	๑๒.๒	๑๔.๘	๑๗.๔	๒๐	๒๐	๒๐	๒๐	๒๐	๒๐
๙. จังหวัดสุราษฎร์ธานี	๓.๔	๕	๘	๑๑	๑๔	๑๗	๒๐	๒๐	๒๐	๒๐	๒๐	๒๐
๑๐. จังหวัดภูเก็ต	๖.๙	๑๐	๑๒	๑๔	๑๖	๑๘	๒๐	๒๐	๒๐	๒๐	๒๐	๒๐
๑๑. จังหวัดสงขลา (หาดใหญ่)	๓.๗	๕	๖	๗	๘	๙	๑๐	๑๒	๑๔	๑๖	๑๘	๒๐

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
สำนักส่งเสริมระบบการขนส่งและจราจรในภูมิภาค
๓๕ ถนนเพชรบุรี แขวงทุ่งพญาไท เขตราชเทวี
กรุงเทพฯ ๑๐๔๐๐