สนข
สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

ค่าจ้างศึกษาการแก้ไขปัญหาจราจรทั้งระบบ
บนถนนสายหลักในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล กรุงเทพมหานคร
(Main road traffic relief plan in Bangkok)

A21 CONSULTANT บริษัท เอ 21 คอนซัลแตนท์ จำกัด

AEC บริษัท เอเชี่ยน เอ็นจิเนียริ่ง คอนซัลแต้นส์ จำกัด

INFRATRANS CONSULTANTS Co.,Ltd. บริษัท อินฟราทรานส์ คอนซัลแตนท์ จำกัด

รายงานแผนปฏิบัติการด้านการแก้ไขปัญหาจราจร
ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

มกราคม 2567

สารบัญ

หน้า

ส่วนที่ 1 บทสรุปผู้บริหาร **1**

1.1 ความเป็นมา 1

1.2 วัตถุประสงค์ เป้าหมายและตัวชี้วัด 1

1.2.1 วัตถุประสงค์ 1

1.2.2 เป้าหมาย และตัวชี้วัด 2

1.3 แนวทางการดำเนินการ 3

1.4 กิจกรรมการดำเนินงานตามแผนปฏิบัติการด้านการแก้ไขปัญหาจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พ.ศ. 2567 – 2580) 6

1.4.1 แนวทางการพัฒนาที่ 1: การพัฒนาโครงข่ายการจราจรเพิ่มเติมด้านกายภาพ (Hard Side) 6

1.4.2 แนวทางการพัฒนาที่ 2: มาตรการด้านการแก้ไขปัญหาจราจรด้านบริหารจัดการ (Soft Side) 12

1.4.3 แนวทางการพัฒนาที่ 3: การส่งเสริมการใช้ระบบขนส่งสาธารณะเพื่อลดปริมาณรถบนถนน 13

ส่วนที่ 2 ความสอดคล้องกับแผน 3 ระดับ ตามนัยของมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 4 ธันวาคม 2560 **15**

2.1 ยุทธศาสตร์ชาติ (แผนระดับที่ 1) 15

2.1.1 ยุทธศาสตร์ที่ 2 ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน 15

2.2 แผนระดับที่ 2 (เฉพาะที่เกี่ยวข้อง) 17

2.2.1 แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ 17

2.2.2 แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 18

2.3 แผนระดับที่ 3 ที่เกี่ยวข้อง 21

2.3.1 ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทยระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580) กระทรวงคมนาคม 21

2.3.2 แผนพัฒนากรุงเทพมหานคร ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580) ฉบับปรับปรุง กรุงเทพมหานคร กระทรวงมหาดไทย 23

2.3.3 แผนปฏิบัติราชการของกรมทางหลวง (พ.ศ. 2566-2570) 25

2.3.4 แผนปฏิบัติการด้านคมนาคม (พ.ศ. 2566-2570) กระทรวงคมนาคม 28

2.3.5 แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย (พ.ศ. 2566-2570) สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ 30

2.3.6 แผนพัฒนาทางหลวงเชื่อมโยงคมนาคมขนส่งอย่างบูรณาการ (พ.ศ. 2560-2569) 31

2.3.7 แผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (M-Map และ M-Map2) 32

สารบัญ (ต่อ)

หน้า

ส่วนที่ 3 ความสอดคล้องกับเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืนแห่งสหประชาชาติ (SDGs) 34

ส่วนที่ 4 สาระสำคัญของแผนปฏิบัติการด้านการแก้ไขปัญหาจราจร ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล 37

4.1 สถานการณ์การเดินทางในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลและประเด็นท้าทาย 37

4.2 ภาพรวมของแผนปฏิบัติการ 41

4.2.1 วิสัยทัศน์ 41

4.2.2 วัตถุประสงค์ 41

4.2.3 เป้าหมายและตัวชี้วัดรวม 42

4.2.4 แนวทางการพัฒนา 43

ส่วนที่ 5 แนวทางการพัฒนาที่ 1: การพัฒนาโครงข่ายการจราจรเพิ่มเติมด้านกายภาพ (Hard Side) 44

5.1 แผนงานตามแนวเส้นทางวิกฤต 15 เส้นทาง (15 Corridor) 46

5.1.1 แนวเส้นทางที่ 1: ถนนวงแหวนรอบกรุงเทพมหานคร รอบที่ 1 (ถนนรัชดาภิเษก) 47

5.1.2 แนวเส้นทางที่ 2: ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 (M7) – ทางพิเศษศรีรัช 49

5.1.3 แนวเส้นทางที่ 3: ถนนประเสริฐมนูกิจ – ถนนงามวงศ์วาน 51

5.1.4 แนวเส้นทางที่ 4: ทางพิเศษเฉลิมมหานคร บริเวณทางต่างระดับอาจณรงค์ (ทางด่วนขั้นที่ 1) 52

5.1.5 แนวเส้นทางที่ 5: ถนนวงแหวนรอบกรุงเทพมหานคร รอบที่ 2 (ด้านตะวันตก) - ถนนพระรามที่ 2 54

5.1.6 แนวเส้นทางที่ 6: สะพานตากสิน ช่วงถนนราชพฤกษ์ – ถนนกัลปพฤกษ์ 55

5.1.7 แนวเส้นทางที่ 7: ทางคู่ขนานลอยฟ้าบรมราชชนนี – สะพานสมเด็จพระปิ่นเกล้า 56

5.1.8 แนวเส้นทางที่ 8: ทางพิเศษฉลองรัช 58

5.1.9 แนวเส้นทางที่ 9: ถนนเพชรเกษม – ถนนเอกชัย 59

5.1.10 แนวเส้นทางที่ 10: กรุงเทพมหานคร ด้านตะวันตก 61

5.1.11 แนวเส้นทางที่ 11: เส้นทางเชื่อมถนนวงแหวนรอบกรุงเทพมหานคร รอบที่ 2 (ตะวันออก – ตะวันตก) 62

5.1.12 แนวเส้นทางที่ 12: ถนนวงแหวนรอบกรุงเทพมหานคร รอบที่ 3 (ด้านใต้) 64

5.1.13 แนวเส้นทางที่ 13: ถนนวงแหวนรอบกรุงเทพมหานคร รอบที่ 3 (ด้านตะวันออก) 65

5.1.14 แนวเส้นทางที่ 14: ถนนรามคำแหง – ลาดกระบัง 67

5.1.15 แนวเส้นทางที่ 15: ดอนเมือง – ลำลูกกา 69

5.1.16 แผนงานก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล 76

สารบัญ (ต่อ)

หน้า

5.2 การประเมินสภาพจราจรกรณีมีโครงการด้วยแบบจำลองด้านการขนส่งและจราจร 78
5.2.1 แบบจำลองด้านการขนส่งและจราจรในระดับกรุงเทพมหานครและปริมณฑล 78
5.2.2 การวิเคราะห์สภาพจราจรของโครงการ 82
5.2.3 การวิเคราะห์ผลตอบแทนด้านเศรษฐศาสตร์เบื้องต้น 88

ส่วนที่ 6 แนวทางการพัฒนาที่ 2: มาตรการด้านการแก้ไขปัญหาจราจรด้านบริหารจัดการ (Soft Side) 94
6.1 มาตรการบริหารจัดการระบบควบคุมสัญญาณไฟจราจรที่ทางแยก 94
6.1.1 การบริหารจัดการระบบควบคุมไฟจราจรที่แยกเดี่ยว 94
6.1.2 การบริหารจัดการระบบควบคุมไฟจราจรที่แยกแบบประสาน (Area Traffic Control: ATC) 96
6.1.3 การจัดตั้งศูนย์ควบคุมการจราจร (Traffic Operation Control) (รวมข้อมูล + บริหาร) 98
6.2 มาตรการบังคับใช้กฎหมายบนช่วงถนนและทางแยก 99
6.2.1 มาตรการให้เอกชนดำเนินการเคลื่อนย้ายรถที่จอดกีดขวางบนผิวจราจร 99
6.2.2 มาตรการบริหารจัดการด้านจราจรของทางแยก (Box Junction) 100
6.2.3 มาตรการจัดระเบียบป้ายหยุดรถโดยสารประจำทาง 101
6.3 มาตรการบริหารจัดการพื้นที่ระหว่างการก่อสร้างสาธารณูปโภค 102
6.3.1 การจัดให้มีการบูรณาการแผนการดำเนินงานระหว่างหน่วยงาน 102
6.3.2 การจัดการพื้นที่ผิวจราจรจากการก่อสร้าง พร้อมแนวทางการแก้ปัญหาอื่น 103
6.4 สรุปแนวทางการพัฒนาที่ 2 มาตรการด้านการแก้ไขปัญหาจราจรด้านบริหารจัดการ (Soft Side) 104

ส่วนที่ 7 แนวทางการพัฒนาที่ 3: การส่งเสริมการใช้ระบบขนส่งสาธารณะเพื่อลดปริมาณรถบนถนน 105
7.1 การดำเนินการตามแผนโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล 105
7.2 การจัดการระบบตั๋วร่วม/ระบบโดยสารร่วม (Common Ticket Common Fare) 107
7.3 มาตรการพัฒนาปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกในการเชื่อมต่อการเดินทางและการเพิ่มศักยภาพในการเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าและสนามบิน (Intermodal Transfer Facility: ITF) 108
7.4 การจัดพื้นที่จอดแล้วจรตามแนวขนส่งมวลชน (Park & Ride) 111
7.5 การเพิ่มโครงข่ายถนนเชื่อมต่อเข้าสู่สถานีรถไฟฟ้า (Access Road to MRT Station) 114
7.6 มาตรการเพื่อสนับสนุนระบบขนส่งมวลชนรอง (Feeder) เข้าสู่สถานีรถไฟฟ้า 116
7.6.1 ระบบขนส่งมวลชนรอง (Feeder) เข้าสู่สถานีรถไฟฟ้าทางถนน 116
7.6.2 มาตรการเพื่อสนับสนุนระบบขนส่งมวลชนรอง (Feeder) เข้าสู่สถานีรถไฟฟ้าทางน้ำ 121
7.7 มาตรการจัดเก็บภาษีน้ำมันเชื้อเพลิง เพื่อนำเงินไปอุดหนุนค่าโดยสารระบบขนส่งมวลชน 124

สารบัญ (ต่อ)

หน้า

7.8 การปรับอัตราภาษีรถยนต์ 125

7.9 สรุปแนวทางการพัฒนาที่ 3 การส่งเสริมการใช้ระบบขนส่งสาธารณะเพื่อลดปริมาณรถบนถนน 126

ส่วนที่ 8 การขับเคลื่อนแผนปฏิบัติการด้านการแก้ไขปัญหาจราจร ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ไปสู่การปฏิบัติ 127

ภาคผนวก ก สถานการณ์ด้านการจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

สารบัญรูป

หน้า

รูปที่ 2-1	ความเชื่อมโยงระหว่างหมุดหมายการพัฒนากับเป้าหมายหลัก	20
รูปที่ 3-1	ความเชื่อมโยงของเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (SDGs) กับแผนแม่บทย่อยภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ	36
รูปที่ 4-1	สถิติจำนวนรถจดทะเบียนสะสมในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล	37
รูปที่ 4-2	สัดส่วนรูปแบบการเดินทางในเขตพื้นที่กรุงเทพและปริมณฑล พ.ศ. 2560 และ พ.ศ. 2565	38
รูปที่ 4-3	สถิติการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล	38
รูปที่ 4-4	สัดส่วนพื้นที่ถนนและพื้นที่เมือง	40
รูปที่ 4-5	การเปลี่ยนแปลงอัตราความเร็วเฉลี่ยในการเดินทางในเขตกรุงเทพมหานครจำแนกตามกลุ่มพื้นที่	41
รูปที่ 5-1	ภาพโครงการตามแนวเส้นทาง 15 เส้นทาง	46
รูปที่ 5-2	แนวเส้นทางที่ 1 ถนนวงแหวนรอบกรุงเทพมหานคร รอบที่ 1 (ถนนรัชดาภิเษก)	47
รูปที่ 5-3	แนวเส้นทางที่ 2 ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 (M7) – ทางพิเศษศรีรัช	49
รูปที่ 5-4	แนวเส้นทางที่ 3 ถนนประเสริฐมนูกิจ – ถนนงามวงศ์วาน	51
รูปที่ 5-5	แนวเส้นทางที่ 4 ทางพิเศษเฉลิมมหานคร บริเวณทางต่างระดับอาจณรงค์ (ทางด่วนขั้นที่ 1)	53
รูปที่ 5-6	แนวเส้นทางที่ 5 ถนนวงแหวนรอบกรุงเทพมหานคร รอบที่ 2 (ด้านตะวันตก) - ถนนพระรามที่ 2	54
รูปที่ 5-7	แนวเส้นทางที่ 6 สะพานตากสิน ช่วงถนนราชพฤกษ์ – ถนนกัลปพฤกษ์	56
รูปที่ 5-8	แนวเส้นทางที่ 7 ทางคู่ขนานลอยฟ้าบรมราชชนนี – สะพานสมเด็จพระปิ่นเกล้า	57
รูปที่ 5-9	แนวเส้นทางที่ 8 ทางพิเศษฉลองรัช	58
รูปที่ 5-10	แนวเส้นทางที่ 9 ถนนเพชรเกษม – ถนนเอกชัย	60
รูปที่ 5-11	แนวเส้นทางที่ 10 กรุงเทพมหานคร ด้านตะวันตก	61
รูปที่ 5-12	แนวเส้นทางที่ 11 เส้นทางเชื่อมถนนวงแหวนรอบกรุงเทพมหานคร รอบที่ 2 (ตะวันออก – ตะวันตก)	63
รูปที่ 5-13	แนวเส้นทางที่ 12 ถนนวงแหวนรอบกรุงเทพมหานคร รอบที่ 3 (ด้านใต้)	64
รูปที่ 5-14	แนวเส้นทางที่ 13: ถนนวงแหวนรอบกรุงเทพมหานคร รอบที่ 3 (ด้านตะวันออก)	66
รูปที่ 5-15	แนวเส้นทางที่ 14: ถนนรามคำแหง - ลาดกระบัง	67
รูปที่ 5-16	แนวเส้นทางที่ 15: ดอนเมือง – ลำลูกกา	69
รูปที่ 5-17	ตำแหน่งที่ตั้งของสะพานตามแผนแม่บทสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล	76
รูปที่ 5-18	แบบจำลอง BTDM	78
รูปที่ 5-19	องค์ประกอบของแบบจำลอง	79
รูปที่ 5-20	พื้นที่ศึกษาและพื้นที่ย่อยในแบบจำลอง	80
รูปที่ 5-21	แผนงานโครงข่ายถนน	83
รูปที่ 5-22	แผนงานโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนทางราง	84
รูปที่ 5-23	แผนงานโครงข่ายรถโดยสาร	84

สารบัญรูป (ต่อ)

หน้า

รูปที่ 5-24	แผนงานโครงข่ายทางน้ำ	85
รูปที่ 5-25	ปริมาณจราจรต่อความจุช่วงเร่งด่วนเช้า	88
รูปที่ 5-26	การวิเคราะห์ความเหมาะสมทางเศรษฐศาสตร์เบื้องต้น	89
รูปที่ 7-1	โครงข่ายเส้นทางระบบขนส่งมวลชนทางราง (รถไฟฟ้า) ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล	106
รูปที่ 7-2	แผนบูรณาการเพื่อการพัฒนาระบบตั๋วร่วม ในรูปแบบตั๋วผูกบัญชี Account Based Ticketing	108
รูปที่ 7-3	การจัดกลุ่มสถานีรถไฟฟ้าสำหรับการเชื่อมต่อการเดินทางและสิ่งอำนวยความสะดวกบริเวณสถานี	109
รูปที่ 7-4	แผนแม่บทการพัฒนาจุดจอดแล้วจร ตามปริมาณอุปสงค์ของการใช้จุดจอดแล้วจร	112
รูปที่ 7-5	เส้นทาง Feeder เพื่อเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าและสนามบินในกรุงเทพและปริมณฑล (81 เส้นทาง)	117
รูปที่ 7-6	โครงข่ายเส้นทางการเดินทางทางน้ำแผนพัฒนาการเดินทางทางน้ำในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลในภาพรวม	121
รูปที่ 8-1	แผนภาพแสดง ขั้นตอนในการติดตามและขับเคลื่อนแผนปฏิบัติการฯ ภายใต้กลไกคณะอนุกรรมการประสานการแก้ไขปัญหาจราจรและขนส่ง ระยะสั้นในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล	128

สารบัญตาราง

หน้า

ตารางที่ 1-1	เป้าหมายของแผนปฏิบัติการด้านการแก้ไขปัญหาจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล	2
ตารางที่ 1-2	แผนงานการพัฒนาโครงข่ายการจราจรแบ่งตามระยะการดำเนินงานและหน่วยงานรับผิดชอบ	6
ตารางที่ 1-3	จำนวนโครงการแยกตามหน่วยงานและพื้นที่	7
ตารางที่ 1-4	สรุปกิจกรรมตามแนวทางการพัฒนาที่ 1 การพัฒนาโครงข่ายการจราจรเพิ่มเติมด้านกายภาพ (Hard Side) ของแต่ละหน่วยงาน	7
ตารางที่ 1-5	สรุปกิจกรรมตามแนวทางการพัฒนาที่ 2 มาตรการด้านการแก้ไขปัญหาจราจรด้านบริหารจัดการ (Soft Side)	12
ตารางที่ 1-6	สรุปกิจกรรมตามแนวทางการพัฒนาที่ 3 การส่งเสริมการใช้ระบบขนส่งสาธารณะเพื่อลดปริมาณรถบนถนน	13
ตารางที่ 4-1	สถิติความยาวโครงข่ายและปริมาณจราจรบนทางพิเศษ	39
ตารางที่ 4-2	เป้าหมายของแผนปฏิบัติการด้านการแก้ไขปัญหาจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล	43
ตารางที่ 5-1	แผนงานการพัฒนาโครงข่ายการจราจรแบ่งตามระยะการดำเนินงานและหน่วยงานรับผิดชอบ	44
ตารางที่ 5-2	จำนวนโครงการแยกตามหน่วยงานและพื้นที่	45
ตารางที่ 5-3	รายละเอียดโครงการและแผนปีเปิดให้บริการ แนวเส้นทางที่ 1	48
ตารางที่ 5-4	รายละเอียดโครงการและแผนปีเปิดให้บริการ แนวเส้นทางที่ 2	50
ตารางที่ 5-5	รายละเอียดโครงการและแผนปีเปิดให้บริการ แนวเส้นทางที่ 3	52
ตารางที่ 5-6	รายละเอียดโครงการและแผนปีเปิดให้บริการ แนวเส้นทางที่ 4	53
ตารางที่ 5-7	รายละเอียดโครงการและแผนปีเปิดให้บริการ แนวเส้นทางที่ 5	55
ตารางที่ 5-8	รายละเอียดโครงการและแผนปีเปิดให้บริการ แนวเส้นทางที่ 6	56
ตารางที่ 5-9	รายละเอียดโครงการและแผนปีเปิดให้บริการ แนวเส้นทางที่ 7	57
ตารางที่ 5-10	รายละเอียดโครงการและแผนปีเปิดให้บริการ แนวเส้นทางที่ 8	59
ตารางที่ 5-11	รายละเอียดโครงการและแผนปีเปิดให้บริการ แนวเส้นทางที่ 9	60
ตารางที่ 5-12	รายละเอียดโครงการและแผนปีเปิดให้บริการ แนวเส้นทางที่ 10	62
ตารางที่ 5-13	รายละเอียดโครงการและแผนปีเปิดให้บริการ แนวเส้นทางที่ 11	63
ตารางที่ 3-14	รายละเอียดโครงการและแผนปีเปิดให้บริการ แนวเส้นทางที่ 12	65
ตารางที่ 5-15	รายละเอียดโครงการและแผนปีเปิดให้บริการ แนวเส้นทางที่ 13	66
ตารางที่ 5-16	รายละเอียดโครงการและแผนปีเปิดให้บริการ แนวเส้นทางที่ 14	68
ตารางที่ 5-17	รายละเอียดโครงการและแผนปีเปิดให้บริการ แนวเส้นทางที่ 15	70
ตารางที่ 5-18	แผนงานก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล	77
ตารางที่ 5-19	รายละเอียดการแบ่งพื้นที่ย่อย	80
ตารางที่ 5-20	ข้อมูลด้านเศรษฐกิจ-สังคม และแหล่งที่มา	81

สารบัญตาราง (ต่อ)

หน้า

ตารางที่ 5-21	สรุปข้อมูลด้านเศรษฐกิจและสังคม	81
ตารางที่ 5-22	สรุปข้อมูลด้านเศรษฐกิจและสังคม	82
ตารางที่ 5-23	ภาพรวมของสภาพจราจรทั้งพื้นที่ศึกษาในปีอนาคต	86
ตารางที่ 5-24	สภาพจราจรแยกตามกลุ่มพื้นที่	87
ตารางที่ 5-25	การวิเคราะห์ผลประโยชน์ทางเศรษฐศาสตร์ของแผนปฏิบัติการด้านการแก้ไขปัญหาจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล	92
ตารางที่ 6-1	การบริหารจัดการระบบควบคุมไฟจราจรที่แยกเดี่ยวในระยะสั้น จำนวน 35 ทางแยก	95
ตารางที่ 6-2	การบริหารจัดการระบบควบคุมไฟจราจรแบบประสานในระยะสั้น จำนวน 10 กลุ่มทางแยก	97
ตารางที่ 6-3	ป้ายหยุดรถโดยสารประจำทางจำนวน 18 จุด ของกรุงเทพมหานคร ในระยะสั้น ปี 2567-2570	102
ตารางที่ 6-4	สรุปแนวทางการ/มาตรการแก้ไขปัญหาการจราจรด้านบริหารจัดการ (Soft Side)	104
ตารางที่ 7-1	แผนพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (ขร.)	105
ตารางที่ 7-2	แผนบูรณาการเพื่อการพัฒนาระบบตั๋วร่วม ในรูปแบบตั๋วผูกบัญชี Account Based Ticketing	107
ตารางที่ 7-3	ปัจจัยการประเมินการเชื่อมต่อการเดินทางและสิ่งอำนวยความสะดวก	109
ตารางที่ 7-4	แผนการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกบริเวณสถานีรถไฟฟ้าเชื่อมโยงรูปแบบการเดินทางเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าและสนามบิน โดย สนข.	110
ตารางที่ 7-5	แผนแม่บทการพัฒนาจุดจอดแล้วจร แผนระยะสั้น ปี พ.ศ. 2567-2570	113
ตารางที่ 7-6	แผนแม่บทการพัฒนาจุดจอดแล้วจร แผนระยะกลางปี พ.ศ. 2571-2575	114
ตารางที่ 7-7	แผนแม่บทการพัฒนาจุดจอดแล้วจร แผนระยะยาว ปี พ.ศ. 2576-2580	114
ตารางที่ 7-8	โครงการเพิ่มโครงข่ายถนนเชื่อมต่อเข้าสู่สถานีรถไฟฟ้า (Access Road to MRT Station)	115
ตารางที่ 7-9	เส้นทางที่ให้บริการ Feeder ในแผนระยะสั้น ปี พ.ศ. 2567-2570	117
ตารางที่ 7-10	เส้นทางที่ให้บริการ Feeder ในแผนระยะกลาง ปี พ.ศ. 2571-2575	119
ตารางที่ 7-11	เส้นทางที่ให้บริการ Feeder ในแผนระยะยาว ปี พ.ศ. 2576-2580	120
ตารางที่ 7-12	แผนพัฒนาการเดินทางทางน้ำฯ ในระยะสั้น ปี พ.ศ. 2567-2570	121
ตารางที่ 7-13	แผนพัฒนาการเดินทางทางน้ำฯ ในระยะกลาง ปี พ.ศ. 2571-2575	122
ตารางที่ 7-14	แผนพัฒนาการเดินทางทางน้ำฯ ในระยะยาว ปี พ.ศ. 2575-2580	122
ตารางที่ 7-15	จุดเชื่อมต่อการเดินทาง ล้อ-ราง-เรือ จำนวน 50 จุด	123
ตารางที่ 7-16	สรุปแนวทางการส่งเสริมการใช้ระบบขนส่งสาธารณะเพื่อลดปริมาณรถบนถนน	126

ส่วนที่ 1 บทสรุปผู้บริหาร

1.1 ความเป็นมา

กรุงเทพมหานครและปริมณฑล มีอัตราการเจริญเติบโตของกิจกรรมทางเศรษฐกิจและการเพิ่มขึ้นของประชากรส่งผลให้มีความต้องการเดินทางสูงและปริมาณการจราจรเพิ่มสูงขึ้นอย่างรวดเร็ว และจากการขยายตัวของเมืองที่เกิดขึ้นอย่างไร้ทิศทาง เนื่องจากขาดการวางแผนเพื่อรองรับการเติบโตของเมือง ส่งผลให้ระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านการจราจรและขนส่ง เช่น โครงข่ายถนน ทางพิเศษ รถโดยสารประจำทาง ไม่สามารถรองรับความต้องการการใช้ถนนที่เพิ่มสูงขึ้นอย่างรวดเร็วในระยะเวลาอันสั้นได้ รวมทั้งระบบขนส่งสาธารณะที่ให้บริการไม่ครอบคลุมและเพียงพอต่อความต้องการเดินทาง และอยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้าง ส่งผลให้การเดินทางโดยเฉพาะในเขตกรุงเทพมหานครเกิดปัญหาการจราจรติดขัด เกิดความล่าช้าในการเดินทาง ขาดความสะดวกสบาย และไม่สอดคล้องกับพฤติกรรมการเดินทางและวิถีชีวิตที่เร่งรีบของเมืองโดยเฉพาะในช่วงเวลาเร่งด่วนทั้งเช้าและเย็น ส่งผลกระทบทำให้เกิดความสูญเสียทางด้านเศรษฐกิจ มลภาวะทางอากาศ และความเสี่ยงต่ออุบัติเหตุ ซึ่งมีแนวโน้มที่ปัญหาการจราจรจะทวีความรุนแรงและขยายวงกว้างมากขึ้นในอนาคตสำหรับพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล

ดังนั้น เพื่อแก้ไขปัญหาจราจรดังกล่าว สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรได้ศึกษาและจัดทำแผนปฏิบัติการด้านการแก้ไขปัญหาจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล เพื่อกำหนดเป็นแผนงาน/โครงการทั้งด้านการแก้ไขปัญหาในเชิงกายภาพ (Hard Side) และในเชิงการบริหารจัดการ (Soft Side) และแผนการสนับสนุนการใช้งานระบบขนส่งสาธารณะที่มีผลในการแก้ไขปัญหาจราจรได้อย่างมีนัยสำคัญครอบคลุมพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล มีการจัดระยะการดำเนินงานที่เหมาะสมสอดคล้องกันตามแนวเส้นทางหรือกลุ่มพื้นที่เพื่อการดำเนินการที่มีการบูรณาการร่วมกัน ลดผลกระทบต่อการเดินทาง และสามารถขับเคลื่อนและติดตามการดำเนินการตามแผนงาน/โครงการได้อย่างมีประสิทธิภาพ

1.2 วัตถุประสงค์ เป้าหมายและตัวชี้วัด

1.2.1 วัตถุประสงค์

แผนปฏิบัติการด้านการแก้ไขปัญหาจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พ.ศ. 2567 – 2580) มีวัตถุประสงค์ 3 ประการ

1) เพื่อการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมทางถนนอย่างมีประสิทธิภาพ โดยกำหนดการพัฒนาโครงการให้สอดคล้องต่อการเจริญเติบโตของเมือง
2) เพื่อพัฒนาโครงข่ายการเดินทางด้วยสะพานข้ามแม่น้ำและการเดินทางเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าตามแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางรางได้อย่างสะดวก รวดเร็ว
3) เพื่อสนับสนุนการบังคับใช้กฎหมาย และลดการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลในการเดินทางเข้าสู่พื้นที่ชั้นในของกรุงเทพมหานครอย่างเป็นระบบ และส่งเสริมการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ

1.2.2 เป้าหมาย และตัวชี้วัด

แผนปฏิบัติการด้านการแก้ไขปัญหาจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พ.ศ. 2567 – 2580) ที่จัดทำขึ้นได้ดำเนินการทบทวนสถานะแผนแม่บทการแก้ไขปัญหาการจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ที่ได้เสนอ คจร. เมื่อ 30 มีนาคม 2563 โดย ครม. ได้รับทราบมติ คจร. ดังกล่าวแล้วเมื่อ 9 มิถุนายน 2563 และการรวบรวม ทบทวนข้อมูลแผนงาน และโครงการด้านการแก้ไขปัญหาจราจรเพิ่มเติมจากแผนแม่บทเดิมฯ จากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง โดยเป้าหมายของแผนปฏิบัติการฯ มุ่งเน้นให้เกิดการดำเนินโครงการพัฒนาและเพิ่มโครงข่ายการจราจรรองรับการเติบโตของปริมาณจราจรและความต้องการเดินทาง การบริหารจัดการที่ช่วยเพิ่มประสิทธิภาพของโครงข่ายการจราจรที่มีในปัจจุบันและส่วนเพิ่มเติมในอนาคต และการสนับสนุนให้เกิดการเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางมาใช้ระบบขนส่งสาธารณะเพิ่มมากขึ้น ซึ่งจะช่วยแก้ไขปัญหาจราจรติดขัดในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑลเพิ่มความเร็วเฉลี่ยในการเดินทางในภาพรวมทั้งพื้นที่โดยแบ่งออกเป็นระยะการดำเนินงาน 3 ระยะดังนี้

- ระยะสั้น (ปี พ.ศ. 2567 - 2570)
- ระยะกลาง (ปี พ.ศ. 2571 - 2575)
- ระยะยาว (ปี พ.ศ. 2576 – 2580)

เป้าหมายและตัวชี้วัดของแผนปฏิบัติการด้านการแก้ไขปัญหาจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ประกอบด้วย

1) การขับเคลื่อนโครงการพัฒนาโครงข่ายถนนจำนวน 104 โครงการ ได้แก่ ในระยะสั้น (พ.ศ. 2567-2570) จำนวน 57 โครงการ ในระยะกลาง (พ.ศ. 2571-2575) จำนวน 29 โครงการ และในระยะยาว (พ.ศ. 2576-2580) จำนวน 18 โครงการ
2) การเพิ่มความเร็วเฉลี่ยในการเดินทางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล โดยในระยะสั้น (พ.ศ. 2567-2570) มีความเร็วเฉลี่ย 19-20 กิโลเมตร/ชั่วโมง ในระยะกลาง (พ.ศ. 2571-2575) มีความเร็วเฉลี่ย 21-22 กิโลเมตร/ชั่วโมง และในระยะยาว (พ.ศ. 2576-2580) มีความเร็วเฉลี่ย 23-24 กิโลเมตร/ชั่วโมง เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการจราจร อำนวยความสะดวกในการเดินทาง ลดต้นทุนการเดินทางและความสูญเสียทางด้านเศรษฐกิจ
3) สัดส่วนการใช้ระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ในระยะสั้น คิดเป็นร้อยละ 12.1 ในระยะกลาง คิดเป็นร้อยละ 12.9 และในระยะยาว คิดเป็นร้อยละ 13.1

ตารางที่ 1-1 เป้าหมายของแผนปฏิบัติการด้านการแก้ไขปัญหาจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

เป้าหมายและตัวชี้วัด	ระยะสั้น (พ.ศ. 2567-2570)	ระยะกลาง (พ.ศ. 2571-2575)	ระยะยาว (พ.ศ. 2576-2580)	รวม
จำนวนโครงการพัฒนาโครงข่ายถนน	57	29	18	**104**
ความเร็วเฉลี่ยชั่วโมงเร่งด่วนทั้งโครงข่าย (กม./ชม.)	19-20	21-22	23-24	-
สัดส่วนการใช้ระบบขนส่งสาธารณะ (ร้อยละ)	12.1	12.9	13.1	-

1.3 แนวทางการดำเนินการ

การดำเนินงานจัดทำแผนปฏิบัติการด้านการแก้ไขปัญหาจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พ.ศ. 2567 – 2580) ได้กำหนดแนวทางการดำเนินการเพื่อเป็นกรอบทิศทางการพัฒนาเพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรและการเดินทางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลในระยะสั้น ระยะกลาง และระยะยาว และให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องใช้ในการขับเคลื่อนไปในทิศทางเดียวกันและติดตามการดำเนินงานอย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งแนวทางการดำเนินงานที่กำหนดมีความสอดคล้องกับแนวทางการดำเนินการของแผน คือ

<u>แนวทางการพัฒนาที่ 1</u> การพัฒนาโครงข่ายการจราจรเพื่อรองรับความต้องการเดินทางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (Hard Side) ประกอบด้วยแนวทางการดำเนินการ ได้แก่

1) การพัฒนาโครงข่ายถนนใหม่รองรับการขยายตัวของการเดินทาง

โดยดำเนินการพัฒนา ก่อสร้างโครงข่ายการเดินทางเพิ่มเติมในพื้นที่ชั้นกลางและชั้นนอก เพื่อเพิ่มพื้นที่ถนนอำนวยความสะดวกการเดินทางของประชาชน และรองรับการขยายตัวของเมืองและปริมาณจราจรได้อย่างเหมาะสม สรุปแนวทางดำเนินการดังนี้

- ก่อสร้างโครงข่ายถนนเพิ่มเติม เพื่อเชื่อมโยงและรองรับการเดินทางที่เพิ่มมากขึ้น
- ก่อสร้างโครงข่ายทางพิเศษ และเชื่อมต่อโครงข่ายทางพิเศษให้สมบูรณ์สอดรับกับความต้องการเดินทาง
- ก่อสร้างโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง
- ก่อสร้างโครงข่ายสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา เพื่อบรรเทาปัญหาจราจรและรองรับการเดินทางข้ามเชื่อมต่อฝั่งพระนครและฝั่งธนบุรี

2) การเพิ่มประสิทธิภาพโครงข่ายทางถนนเดิม

เพื่อเพิ่มความคล่องตัวในการจราจร โดยการพัฒนา ปรับปรุง ให้การจราจรบนโครงข่ายถนนมีความคล่องตัวเพิ่มมากขึ้น สรุปแนวทางดำเนินการดังนี้

- การเพิ่มความคล่องตัวบริเวณจุดตัดและทางแยก โดยการก่อสร้างทางยกระดับ ทางลอด เพื่อแก้ปัญหาความล่าช้าบริเวณจุดตัดกระแสการจราจร
- การแก้ปัญหาความไม่คล่องตัวบริเวณจุดต่อเชื่อม ทางขึ้น-ลง ของโครงข่ายทางพิเศษ

3) การเพิ่มประสิทธิภาพโครงข่ายสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา

โดยการก่อสร้าง ปรับปรุง โครงข่ายสะพานข้ามแม่น้ำเพื่อบรรเทาปัญหาจราจรและรองรับการเดินทางข้ามเชื่อมต่อฝั่งพระนครและฝั่งธนบุรี สรุปแนวทางดำเนินการดังนี้

- การก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลตามแผนแม่บทสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา

<u>แนวทางการพัฒนาที่ 2</u> การบริหารจัดการในการเพิ่มประสิทธิภาพการจราจร (Soft Side) ประกอบด้วยแนวทางการดำเนินการ ได้แก่

1) มาตรการบริหารจัดการระบบควบคุมสัญญาณไฟจราจรที่ทางแยก

โดยการบริหารจัดการสัญญาณไฟให้สอดคล้องกับปริมาณจราจรในแต่ละทิศทาง รวมถึงการนำระบบเทคโนโลยีมาประยุกต์ใช้ในการปรับปรุงสัญญาณไฟจราจรอัจฉริยะ รวมถึงประยุกต์ใช้เทคโนโลยีบริหารจัดการข้อมูลจราจรรองรับการแก้ไขปัญหาจราจร สรุปแนวทางดำเนินการ ดังนี้

- การบริหารจัดการระบบควบคุมไฟจราจรที่แยกเดี่ยว
- การบริหารจัดการระบบควบคุมไฟจราจรที่แยกแบบประสาน (Area Traffic Control: ATC)
- การจัดตั้งศูนย์ควบคุมการจราจร (Traffic Operation Control) เพื่อบูรณาการและบริหารจัดการข้อมูลจราจรเพื่อแก้ไขปัญหาจราจร

2) มาตรการบังคับใช้กฎหมายบนช่วงถนนและทางแยก

โดยเสนอให้มีการเพิ่มระดับการกวดขันวินัยจราจรที่เป็นสาเหตุให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัด ช่วยลดความล่าช้าในการเดินทางและเพิ่มประสิทธิภาพการจราจรบนโครงข่ายถนน สรุปแนวทางดำเนินการดังนี้

- มาตรการให้เอกชนดำเนินการเคลื่อนย้ายรถที่จอดกีดขวางบนผิวจราจร
- มาตรการบริหารจัดการด้านจราจรของทางแยก (Box Junction)
- มาตรการจัดระเบียบป้ายหยุดรถโดยสาร

3) มาตรการบริหารจัดการพื้นที่ระหว่างการก่อสร้างสาธารณูปโภค

โดยเสนอให้มีการจัดทำแนวทางการจัดการจราจรระหว่างก่อสร้างและติดตามสถานการณ์ เพื่อรองรับการรบกวนกระแสจราจรตามแนวพื้นที่ก่อสร้าง สรุปแนวทางดำเนินการดังนี้

- การจัดให้มีการบูรณาการแผนการดำเนินงานระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
- การจัดพื้นที่ผิวจราจรจากการก่อสร้าง พร้อมแนวทางแก้ไขปัญหาอื่น ให้สอดคล้องกับแผนการดำเนินงานก่อสร้างและมีการติดตามสภาพการจราจรรวมทั้งปรับแนวทางแก้ไขให้มีประสิทธิภาพ

4) การควบคุมการเดินทาง โดยใช้มาตรการควบคุม

โดยเสนอให้มีดำเนินการเพื่อควบคุมความต้องการเดินทาง (Traffic Demand Management) ลดจำนวนยานพาหนะส่วนบุคคลบนโครงข่ายถนน และส่งเสริมการใช้ระบบขนส่งสาธารณะ เพื่อให้โครงข่ายถนนและทางพิเศษที่มีอยู่อย่างจำกัดสามารถรองรับปริมาณการจราจรได้อย่างเหมาะสม สรุปแนวทางดำเนินการดังนี้

- มาตรการจัดเก็บภาษีน้ำมันเชื้อเพลิง เพื่อนำไปอุดหนุนค่าโดยสารระบบขนส่งมวลชน
- การปรับอัตราภาษีรถยนต์

<u>แนวทางการพัฒนาที่ 3</u> การเพิ่มความสะดวกและส่งเสริมการใช้ระบบขนส่งสาธารณะ ประกอบด้วยแนวทางการดำเนินการ ได้แก่

1) การดำเนินการตามแผนโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

โดยมีจุดมุ่งหมายเพื่อเพิ่มโครงข่ายการเดินทางด้วยระบบขนส่งมวลชนหลักที่เดินทางด้วยระบบรางเป็นโครงข่ายหลักในการเดินทางด้วยระบบสาธารณะ

2) การจัดระบบตั๋วร่วม/ระบบโดยสารร่วม (Common Ticket / Common Fare)

โดยมีที่มุ่งให้เกิดความสะดวกสบายในการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ รวมทั้งมีค่าใช้จ่ายในการเดินทางที่เหมาะสม สรุปแนวทางดำเนินการดังนี้

- การเร่งรัดผลักดันให้สามารถดำเนินการระบบตั๋วร่วม (Common Ticket) และการพิจารณาระบบค่าโดยสารร่วม (Common Fare) ให้เป็นรูปธรรม

3) การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกในการเชื่อมต่อการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ

โดยพิจารณาให้เกิดความสะดวกสบาย รวดเร็ว ปลอดภัย สำหรับการเชื่อมต่อการเดินทางหลายรูปแบบ สรุปแนวทางดำเนินการดังนี้

- มาตรการพัฒนาปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกในการเชื่อมต่อการเดินทางและการเพิ่มศักยภาพในการเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าและสนามบิน (Intermodal Transfer Facility: ITF)
- การจัดพื้นที่จอดแล้วจรตามแนวขนส่งมวลชน (Park & Ride: P&R)

4) การเพิ่มประสิทธิภาพการเข้าถึงระบบขนส่งสาธารณะ

เพื่อให้เกิดความสะดวกสำหรับการเข้าถึงระบบขนส่งสาธารณะหลัก ทั้งจากจุดต้นทางและจุดปลายทางในการเดินทาง (First/Last Mile Travel) สรุปแนวทางดำเนินการดังนี้

- การเพิ่มโครงข่ายถนนเชื่อมต่อเข้าสู่สถานีรถไฟฟ้า (Road access to MRT Station)
- มาตรการเพื่อสนับสนุนระบบขนส่งมวลชนรอง (Feeder) เข้าสู่สถานีรถไฟฟ้าทางถนน
- มาตรการเพื่อสนับสนุนระบบขนส่งมวลชนรอง (Feeder) เข้าสู่สถานีรถไฟฟ้าทางน้ำ

1.4 กิจกรรมการดำเนินงานตามแผนปฏิบัติการด้านการแก้ไขปัญหาจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พ.ศ. 2567 – 2580)

1.4.1 แนวทางการพัฒนาที่ 1: การพัฒนาโครงข่ายการจราจรเพิ่มเติมด้านกายภาพ (Hard Side)

มาตรการแก้ไขปัญหาการจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ในส่วนของแผนปฏิบัติการฯ โดยตามแนวทางการพัฒนาที่ 1 จะมุ่งเน้นการก่อสร้างโครงข่ายทางพิเศษ ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองในการเชื่อมต่อพื้นที่ชั้นกลางและชั้นนอกของกรุงเทพมหานคร อีกทั้งการขยายโครงข่ายถนนสายหลักเพื่อรองรับปริมาณจราจรพื้นที่ชั้นในและพื้นที่ชานเมืองจากปัญหาคอขวด อีกทั้งการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาในรูปแบบสะพานหรืออุโมงค์ลอดแม่น้ำ เพื่อสอดรับกับความต้องการเดินทางเชื่อมต่อเข้าสู่พื้นที่ใจกลางเมือง สามารถจัดแบ่งการดำเนินงานทุกแนวทางการดำเนินการย่อยออกเป็น 15 กลุ่มแนวเส้นทาง จำนวน 104 โครงการ ในความรับผิดชอบของ 4 หน่วยงาน โดยแบ่งออกเป็น 3 ระยะ ได้แก่ ระยะสั้น (พ.ศ. 2567 - พ.ศ. 2570) แผนระยะกลาง (พ.ศ. 2571 - พ.ศ. 2575) และแผนระยะยาว (พ.ศ. 2576 - พ.ศ. 2580) เพื่อให้สอดคล้องกับสภาพการจราจรและแผนงานของหน่วยงานเจ้าของโครงการให้รองรับความต้องการเดินทางของประชาชนที่จะเดินทางเข้าสู่พื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑลในอนาคตและลดผลกระทบในการดำเนินการ โดยกิจกรรมการดำเนินงาน กรอบงบประมาณ ระยะเวลาดำเนินงาน และหน่วยงานที่รับผิดชอบ สรุปได้ดังนี้

ตารางที่ 1-2 แผนงานการพัฒนาโครงข่ายการจราจรแบ่งตามระยะการดำเนินงานและหน่วยงานรับผิดชอบ

หน่วยงานรับผิดชอบ	แผนระยะสั้น (2567-2570)		แผนระยะกลาง (2571-2575)		แผนระยะยาว (2576-2580)		รวมทุกระยะแผน	
	จำนวนโครงการ	มูลค่า (ล้านบาท)	จำนวนโครงการ	มูลค่า (ล้านบาท)	จำนวนโครงการ	มูลค่า (ล้านบาท)	จำนวนโครงการ	มูลค่า (ล้านบาท)
กทพ.	16	128,656	10	249,727	-	-	26	378,383
ทล.	15	84,700	6	206,022	2	52,398	23	343,120
ทช.	6	20,378	1	3,800	3	50,655	10	74,833
กทม.	20	27,659	12	28,913	13	38,620	45	95,192
มูลค่ารวม	**57**	**261,393**	**29**	**488,462**	**18**	**141,673**	**104**	**891,528**

หมายเหตุ: โครงการจากจังหวัดปทุมธานีถูกจัดในความรับผิดชอบของกรมทางหลวง

ผลประโยชน์จากแผนงานพัฒนาโครงข่ายถนนเบื้องต้น

การดำเนินโครงการแผนงานพัฒนาโครงข่ายถนนทั้ง 3 ระยะส่งผลให้ความเร็วเฉลี่ยในการเดินทางของพื้นที่ชั้นกลางและพื้นที่ชั้นนอกเพิ่มขึ้นประมาณ 2-3 กิโลเมตร/ชั่วโมง โดยผลการวิเคราะห์ความคุ้มค่าทางเศรษฐศาสตร์เบื้องต้น พบว่ามีความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจ โดยมีค่าดัชนีชี้วัด ดังนี้ (1) EIRR ร้อยละ 15.94% มากกว่าเกณฑ์ที่กำหนดไว้ที่ 12 % (2) NPV มีมูลค่า 308,861 ล้านบาท มีมูลค่าเป็นบวก และ (3) B/C มีค่า 1.47 > 1 ที่กำหนดไว้ ตามลำดับ โดยเป็นผลประโยชน์จากการเพิ่มโครงข่ายด้านการคมนาคมและขนส่งในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑลที่สำคัญตามแผนปฏิบัติการฯ สามารถช่วยลดการจราจรติดขัดเพิ่มความเร็วเฉลี่ยในการเดินทาง ประหยัดค่าเชื้อเพลิงและค่าใช้จ่ายในการเดินทาง และประหยัดเวลาในการเดินทางในภาพรวมของการเดินทางทุกรูปแบบ

ตารางที่ 1-3 จำนวนโครงการแยกตามหน่วยงานและพื้นที่

แนวเส้นทางวิกฤต 15 เส้นทาง	โครงการ				
	กทม.	ทล.	ทช.	กทพ.	รวม
1. ถนนวงแหวนรอบกรุงเทพมหานคร รอบที่ 1 (ถนนรัชดาภิเษก)*	6				6
2. ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 – ทางพิเศษศรีรัช*				16	16
3. ถนนประเสริฐมนูกิจ – งามวงศ์วาน*	2	1		2	5
4. ทางพิเศษเฉลิมมหานคร (ทางต่างระดับอาจณรงค์)*	1			2	3
5. ทางพิเศษเฉลิมมหานคร (สะพานพระราม 9 – ถนนพระราม 2)*		5		1	6
6. สะพานตากสิน (ราชพฤกษ์-กัลปพฤกษ์)*	3		1		4
7. ทางคู่ขนานลอยฟ้าบรมราชชนนี – สะพานสมเด็จพระปิ่นเกล้า*	3	2			5
8. ทางพิเศษฉลองรัช*	2	1		2	5
9. ถนนเพชรเกษม - เอกชัย	8				8
10. กรุงเทพมหานคร ด้านตะวันตก			4		4
11. เส้นทางเชื่อมถนนกาญจนาภิเษก (ด้านตะวันออก – ตะวันตก)		6		2	8
12. ถนนวงแหวนรอบกรุงเทพมหานคร รอบที่ 3 (ด้านใต้)	2		3	1	6
13. ถนนวงแหวนรอบกรุงเทพมหานคร รอบที่ 3 (ด้านตะวันออก)		5	1		6
14. ถนนรามคำแหง - ลาดกระบัง	10				10
15. ดอนเมือง - ลำลูกกา	8	3	1		12
รวม	**45**	**23**	**10**	**26**	**104**

หมายเหตุ: * โครงการจากจังหวัดปทุมธานีถูกจัดในความรับผิดชอบของกรมทางหลวง

ตารางที่ 1-4 สรุปกิจกรรมตามแนวทางการพัฒนาที่ 1 การพัฒนาโครงข่ายการจราจรเพิ่มเติมด้านกายภาพ (Hard Side) ของแต่ละหน่วยงาน

การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) จำนวน 26 โครงการ

- แผนระยะสั้น (ปี พ.ศ. 2567-2570) จำนวน 16 โครงการ งบประมาณ 128,656 ล้านบาท

ลำดับ	Corridor	ชื่อโครงการ	งบประมาณ (ลบ.)
1	2.1	โครงการทางพิเศษสายศรีนครินทร์-ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	21,104
2	2.2	โครงการทางพิเศษยกระดับชั้นที่ 2 (งามวงศ์วาน - พระราม 9)	28,742
3	2.3	โครงการขยายผิวจราจรบริเวณทางร่วมมักกะสันถึงทางลงถนนรัชดาภิเษก (แยกพระราม 9)	188
4	2.4	โครงการขยายผิวจราจรบริเวณทางร่วมมักกะสัน ถึงทางแยกต่างระดับเพลินจิต	542
5	2.6	โครงการทางลงทางพิเศษศรีรัช (แยกพระราม 9 / ถนนประดิษฐ์มนูธรรม)	152
6	2.8	โครงการปรับปรุงถนนจตุรทิศ ตอน ง. (ช่วงสะพานข้ามคลองชวดใหญ่)	20
7	2.10	โครงการทางขึ้นทางพิเศษศรีรัชจากถนนกำแพงเพชร 2 (Ramp A)	295
8	2.11	โครงการทางเชื่อมทางพิเศษฉลองรัช(หน้าด่านพระราม 9-1) กับทางพิเศษศรีรัช	2,136
9	2.14	โครงการทางลงทางพิเศษศรีรัชเชื่อมถนนกำแพงเพชร 2 (Ramp B)	210
10	2.15	โครงการทางเชื่อมจากสถานีกลางบางซื่อ กับทางขึ้นทางพิเศษศรีรัช–ถนนวงแหวนรอบนอกฯ บริเวณถนนกำแพงเพชร 2 (Ramp C)	239
11	2.16	โครงการทางเชื่อมทางพิเศษศรีรัช (ด้านทิศเหนือ) กับทางพิเศษศรีรัช-ถนนวงแหวนรอบนอกฯ (Ramp D +Ramp E)	739

ลำดับ	Corridor	ชื่อโครงการ	งบประมาณ (ลบ.)
12	3.1	ทางด่วนขั้นที่ 3 สายเหนือตอน N2 เชื่อมต่อไปยังถนนวงแหวนรอบนอก ด้านตะวันออก - ทางยกระดับอุตราภิมุข	17,928
13	3.2	โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 3 สายเหนือ ระยะที่ 2 (ส่วนทดแทนตอน N1 บางซื่อ – ถนนประเสริฐมนูกิจ)	36,000
14	5.1	โครงการทางพิเศษสายพระราม 3 -ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกฯ ด้านตะวันตก	-
15	8.1	โครงการทางพิเศษฉลองรัชส่วนต่อขยาย (จตุโชติ - ลำลูกกา)	20,333
16	8.2	โครงการทางเชื่อมด่านจตุโชติกับทางคู่ขนานถนนกาญจนาภิเษกด้านตะวันออก	29
มูลค่ารวม (ล้านบาท)			**128,656**

- แผนระยะกลาง (ปี พ.ศ. 2571-2575) จำนวน 10 โครงการ งบประมาณ 249,727 ล้านบาท

ลำดับ	Corridor	ชื่อโครงการ	งบประมาณ (ลบ.)
1	2.5	โครงการขยายผิวจราจรบริเวณทางร่วมด่านคลองประปา 2 ถึงทางแยกต่างระดับพญาไท	216
2	2.7	โครงการทางลงทางพิเศษศรีรัช ส่วนดีเชื่อมถนนจตุรทิศ (ขาเข้าเมือง)	221
3	2.9	โครงการทางลงทางพิเศษบริเวณทางร่วมมักกะสันไปยังสถานีมักกะสัน	227
4	2.13	โครงการทางเชื่อมเพิ่มเติมบริเวณทางแยกต่างระดับมักกะสัน ทิศทางจากอโศก-พระราม 9 มุ่งหน้าดินแดง	382
5	2.14	โครงการทางเชื่อมเพิ่มเติมบริเวณทางแยกต่างระดับมักกะสัน ทิศทางจากดินแดงมุ่งหน้าอโศก-พระราม 9	702
6	4.2	โครงการทางเชื่อมต่อท่าเรือกรุงเทพและทางพิเศษสายบางนา-อาจณรงค์ (S1)	4,446
7	4.3	โครงการอุโมงค์นราธิวาส-สำโรง	84,300
8	11.4.1	โครงการทางพิเศษสายอุดรรัถยาถนนวงแหวนรอบที่ 3 (ด้านตะวันตก) ระยะที่ 1	28,211
9	11.4.2	โครงการทางพิเศษสายอุดรรัถยาถนนวงแหวนรอบที่ 3 (ด้านตะวันออก) ระยะที่ 1	36,023
10	12.4	ทางพิเศษวงแหวนด้านใต้ ช่วง จ.สมุทรสาคร – จ.สมุทรปราการ	95,000
มูลค่ารวม (ล้านบาท)			**249,727**

กรมทางหลวง (ทล.) จำนวน 23 โครงการ

- แผนระยะสั้น (ปี พ.ศ. 2567-2570) จำนวน 15 โครงการ งบประมาณ 84,700 ล้านบาท

ลำดับ	Corridor	ชื่อโครงการ	งบประมาณ (ลบ.)
1	5.2	โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 82 ช่วงบางขุนเทียน-บ้านแพ้ว	-
2	5.5	โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 9 แนวใหม่เชื่อมต่อวงแหวนรอบนอกด้านตะวันตก และด้านตะวันออก	4,567
3	7.1	โครงการก่อสร้างส่วนต่อขยายทางยกระดับบนทางหลวงหมายเลข 338 (ถนนบรมราชชนนี) ช่วงพุทธมณฑลสาย 3 - พุทธมณฑลสาย 4	4,490
4	8.3	การจัดการจราจรบริเวณทางลงจตุโชติ	50
5	11.1	โครงการก่อสร้างทางแนวใหม่ สาย แยกทางหลวงหมายเลข 9 (บ.บางเตย) - บรรจบทางหลวงหมายเลข 3214 (บ.พร้าว)	6,450
6	11.2	โครงการก่อสร้าง ทางหลวงแนวใหม่ เชื่อมจุดตัดถนนวงแหวนตะวันออก - บรรจบทางหลวงหมายเลข 352	1,800
7	11.3	โครงการก่อสร้างทางแนวใหม่ สาย ปทุมธานี - วงแหวนตะวันตก (สะพานปทุมธานี 3)	7,350
8	11.5	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 3309 สาย ศูนย์ศิลปาชีพบางไทร - บ.บางพูน	800
9	11.6	โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 5 สายทางยกระดับอุตราภิมุข ช่วงรังสิต – บางปะอิน	31,358
10	11.7	โครงการแก้ไขปัญหาจราจรบริเวณทางแยกต่างระดับบางปะอิน (ทางแนวใหม่ M6 เชื่อม ทล.32)	6,340
11	13.2.1	โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร รอบที่ 3 (MR-10) ช่วง ทล.305 – ทางด่วนฉลองรัช	19,570

ลำดับ	Corridor	ชื่อโครงการ	งบประมาณ (ลบ.)
12	13.4	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 3117 คลองด่าน - บางบ่อ	400
13	15.2	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 3312 สาย ลำลูกกา - คลอง 16	1,180
14	15.3	โครงการปรับปรุงทางแยกจุดตัดทางหลวงหมายเลข 3312 ตัดทางหลวงหมายเลข 3592	300
15	15.7	โครงการขยายช่องจราจร จากเดิม 3 ช่องจราจร เป็น 4 ช่องจราจร ทางหลวงหมายเลข 305 ตอน ควบคุม 0100 ต่างระดับรังสิต - วัดนาบุญ กม.11+100 - กม.12+800	45
มูลค่ารวม (ล้านบาท)			**84,700**

- แผนระยะกลาง (ปี พ.ศ. 2571-2575) จำนวน 6 โครงการ งบประมาณ 206,022 ล้านบาท

ลำดับ	Corridor	ชื่อโครงการ	งบประมาณ (ลบ.)
1	5.3	โครงการ ทล.9 วงแหวนรอบนอกตะวันตก ช่วงทางยกระดับบางขุนเทียน – บางบัวทอง	56,035
2	5.4	โครงการ ทล.9 วงแหวนรอบนอกตะวันตก ช่วงบางบัวทอง - บางปะอิน	23,025
3	7.2	โครงการก่อสร้างส่วนต่อขยายทางยกระดับบนทางหลวงหมายเลข 338 (ถนนบรมราชชนนี) ช่วงพุทธมณฑลสาย 4 - ทางหลวงหมายเลข 4	12,250
4	13.1	โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร รอบที่ 3 (MR-10) ช่วง ทล.32 – ทล.305	45,943
5	13.2.2	โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร รอบที่ 3 (MR-10) ช่วงทางด่วนฉลองรัช – ทล.304	18,064
6	13.3	โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร รอบที่ 3 (MR-10) ช่วง ทล.304 – ทล.34	50,705
มูลค่ารวม (ล้านบาท)			**206,022**

- แผนระยะยาว (ปี พ.ศ. 2576-2580) จำนวน 2 โครงการ งบประมาณ 52,398 ล้านบาท

ลำดับ	Corridor	ชื่อโครงการ	งบประมาณ (ลบ.)
1	3.3	โครงการแก้ไขปัญหาจราจรติดขัดบริเวณทางแยกแคราย	-
2	5.6	โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร รอบที่ 3 (MR-10) ช่วงนครปฐม - สุพรรณบุรี	52,398
มูลค่ารวม (ล้านบาท)			**52,398**

กรมทางหลวงชนบท (ทช.) จำนวน 11 โครงการ

- แผนระยะสั้น (ปี พ.ศ. 2567-2570) จำนวน 6 โครงการ งบประมาณ 20,378 ล้านบาท

ลำดับ	Corridor	ชื่อโครงการ	งบประมาณ (ลบ.)
1	10.1	โครงการขยายถนนชัยพฤกษ์ จ.นนทบุรี	-
2	10.4	โครงการถนนต่อเชื่อมถนนนครอินทร์ - ศาลายา จ.นนทบุรี,นครปฐม	4,400
3	12.1	โครงการ ถนนสาย ข1 ผังเมืองรวมเมืองสมุทรปราการ	-
4	12.2	โครงการก่อสร้างถนนสายประชาราษฎร์อุทิศ - ถนนรัตนโกสินทร์ 200 ปี จ.สมุทรปราการ	15,978
5	12.3	โครงการ ถนนสาย สป.4002 แยก ทล.3344 - บ.บางพลีใหญ่ อ.เมือง, บางพลี จังหวัดสมุทรปราการ	-
6	15.1	โครงการ ถนนสาย ปท.3004 แยก ทล.305 - บ้านลำลูกกา อ.ธัญบุรี, ลำลูกกา จังหวัดปทุมธานี	-
มูลค่ารวม (ล้านบาท)			**20,378**

- แผนระยะกลาง (ปี พ.ศ. 2571-2575) จำนวน 1 โครงการ งบประมาณ 3,800 ล้านบาท

ลำดับ	Corridor	ชื่อโครงการ	งบประมาณ (ลบ.)
1	10.3	โครงการต่อเชื่อมสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาบริเวณ ถนนนนทบุรี1 - ถนนกาญจนาภิเษก	3,800
มูลค่ารวม (ล้านบาท)			**3,800**

- แผนระยะยาว (ปี พ.ศ. 2576-2580) จำนวน 3 โครงการ งบประมาณ 50,655 ล้านบาท

ลำดับ	Corridor	ชื่อโครงการ	งบประมาณ (ลบ.)
1	6.3	โครงการส่วนต่อขยายกัลปพฤกษ์ - ถนนพุทธสาคร อำเภอกระทุ่มแบน จังหวัดสมุทรสาคร	6,682
2	10.2	โครงการสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา บริเวณถนนสนามบินน้ำ จ.นนทบุรี	5,000
3	13.4	โครงการศึกษาความเหมาะสมสายแยก ทล.1-ทล.3	38,973
มูลค่ารวม (ล้านบาท)			**50,655**

กรุงเทพมหานคร (กทม.) จำนวน 45 โครงการ

- แผนระยะสั้น (ปี พ.ศ. 2567-2570) จำนวน 20 โครงการ งบประมาณ 27,659 ล้านบาท

ลำดับ	Corridor	ชื่อโครงการ	งบประมาณ (ลบ.)
1	1.1	โครงการก่อสร้างสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาบริเวณแยกเกียกกาย	13,015
2	1.2	โครงการก่อสร้างทางยกระดับต่อเชื่อมถนนมิตรไมตรี - ถนนวิภาวดีรังสิต	380
3	6.2	โครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา (บริเวณถนนราชวงศ์ - ท่าดินแดง)	1,000
4	7.4	โครงการก่อสร้างและขยายถนนจรัญสนิทวงศ์กับถนนพุทธมณฑลสาย4 (ช่วงพุทธมณฑลสาย 2 - พุทธมณฑลสาย 3)	-
5	7.5	โครงการก่อสร้างและขยายถนนจรัญสนิทวงศ์กับถนนพุทธมณฑลสาย4 (ช่วงพุทธมณฑลสาย 3 - พุทธมณฑลสาย 4)	1,500
6	8.4	โครงการถนนเทพรักษ์ (ช่วงที่ 1 จาก ถนนเทพรักษ์ถึงวงแหวนรอบนอกฝั่งตะวันออก)	2,500
7	8.5	โครงการถนนเทพรักษ์ (ช่วงที่ 2 จาก วงแหวนรอบนอกฝั่งตะวันออก ถึงถนนนิมิตรใหม่)	2,000
8	9.1	โครงการก่อสร้างสะพานข้ามทางแยกถนนเพชรเกษม-ถนนมาเจริญ (ซอยเพชรเกษม81)	296
9	9.2	โครงการก่อสร้างสะพานข้ามแยกถนนเพชรเกษมกับถนนพุทธมณฑลสาย 3	423
10	9.3	โครงการก่อสร้างสะพานข้ามทางแยกทวีวัฒนาและซอยเพชรเกษม69-ถนนเพชรเกษม	395
11	9.4	โครงการก่อสร้างสะพานข้ามแยกถนนเพชรเกษมกับถนนพุทธมณฑลสาย 2	370
12	12.5	โครงการก่อสร้างถนนตามแนวผังเมือง ฉ.1 และ ง.21 เชื่อมถนนเพชรเกษมกับถนนสุขสวัสดิ์ และสายเชื่อมระหว่างสายเชื่อมดังกล่าวกับถนนกาญจนาภิเษก (โครงการก่อสร้างตามแนวผังเมือง ฉ1 จากถนนประชาอุทิศ ถึงถนนสุขสวัสดิ์)	2,200
13	14.3.1	โครงการก่อสร้างปรับปรุงถนนสุเหร่า คลองหนึ่ง จากถนนพระยาสุเรนทร์ ถึงถนนหทัยราษฎร์	340
14	14.3.2	ปรับปรุงจุดตัดทางแยกปัญญา-อินทรา-สุเหร่าคลอง 1-พระยาสุเรนทร์18	100
15	14.4.1	โครงการก่อสร้างถนนรามคำแหง ช่วงที่ 1 ก่อสร้างทางยกระดับจากแยกสำลี ถึงคลองบ้านม้า	1,850
16	14.4.2	โครงการก่อสร้างถนนรามคำแหง ช่วงที่ 2 ก่อสร้างปรับปรุงถนนรามคำแหง จากคลองบ้านม้าถึงคลองบางชัน	450
17	14.7	โครงการสร้างและขยายทางหลวงท้องถิ่นสายเชื่อมระหว่างถนนฉลองกรุงกับถนนลาดกระบัง	-
18	14.8	โครงการสร้างและขยายทางหลวงท้องถิ่นสายเชื่อมระหว่างถนนเฉลิมพระเกียรติ ร.9 กับถนนกรุงเทพกรีฑา	840
19	15.5	โครงการก่อสร้างถนนเชื่อมต่อศูนย์ราชการฯแจ้งวัฒนะกับถนนประชาชื่น (ถนนหมายเลข 10)	-
20	15.6	โครงการทางหลวงท้องถิ่นสายเชื่อมระหว่างถนนวิภาวดีรังสิตกับถนนพหลโยธิน (ช่วงที่ 1 จากถนนวิภาวดีถึงสะพานข้ามคลองลาดพร้าว ช่วงที่ 2 จากคลองลาดพร้าว ถึง ถนนพหลโยธิน)	-
มูลค่ารวม (ล้านบาท)			**27,659**

- แผนระยะกลาง (ปี พ.ศ. 2571-2575) จำนวน 12 โครงการ งบประมาณ 28,913 ล้านบาท

ลำดับ	Corridor	ชื่อโครงการ	งบประมาณ (ลบ.)
1	3.5	โครงการก่อสร้างถนนเชื่อมถนนลาดปลาเค้า ถนนซอยมัยลาภ และถนนประดิษฐ์มนูธรรม ช่วงที่ 2 จากศูนย์บริการสาธารณสุข 66 สาขาจันทร์ ทองอิน ดวงเด่น ถึงถนนประดิษฐ์มนูธรรม	2,500
2	7.3	โครงการต่อเชื่อมถนนพรานนก-ถนนพุทธมณฑลสาย 4 กับถนนสะพานพระราม 8	3,500
3	9.7	โครงการก่อสร้างทางยกระดับบริเวณจุดตัดถนนเอกชัยกับถนนกาญจนาภิเษก	1,000
4	9.6	สะพานข้ามแยกบางบอน 5	350
5	9.5	สะพานข้ามแยกบางบอน 3	350
6	12.6	โครงการก่อสร้างถนนตามแนวผังเมือง ฉ.1 และ ง.21 เชื่อมถนนเพชรเกษมกับถนนสุขสวัสดิ์ และสายเชื่อมระหว่างสายเชื่อมดังกล่าวกับถนนกาญจนาภิเษก(ชลอตั้งแต่ถนนพุทธบูชา39ถึงถนนเพชรเกษม) (โครงการเชื่อมถนนสุขสวัสดิ์-ถนนพระรามที่ 2 ถนนเพชรเกษม - ถนนวงแหวนรอบนอกด้านใต้)	7,873
7	14.6	โครงการก่อสร้างถนนตามแนวผังเมือง ข.33 ต่อเชื่อมซอยรามคำแหง 118 กับถนนศรีนครินทร์-ร่มเกล้า	90
8	14.5	โครงการปรับปรุงถนนศรีบูรพาเชื่อมต่อกับทางหลวงพิเศษหมายเลข 7	1,200
9	14.1	โครงการก่อสร้างถนนตามแนวผังเมือง ค.3 เชื่อมต่อถนนรามอินทรา ถึง ถนนบางนา-ตราด	11,000
10	15.12	โครงการก่อสร้างสะพานกลับรถบนถนนพหลโยธิน (ตำแหน่งระหว่างแยกพลาธิการ – รพ.ภูมิพล) และโครงการก่อสร้างสะพานกลับรถบนถนนพหลโยธิน (ระหว่างรพ.ภูมิพล - แยกรร.ฤทธิยะวรรณาลัย)	200
11	15.11	โครงการก่อสร้างสะพานข้ามแยก คปอ.	250
12	15.4	โครงการก่อสร้างถนนตามแนวผังเมือง ค.1 เชื่อมต่อถนนรามอินทรา ถึง ถนนพหลโยธิน-รัตนโกสินทร์สมโภชน์	600
มูลค่ารวม (ล้านบาท)			**28,913**

- แผนระยะยาว (ปี พ.ศ. 2576-2580) จำนวน 13 โครงการ งบประมาณ 38,620 ล้านบาท

ลำดับ	Corridor	ชื่อโครงการ	งบประมาณ (ลบ.)
1	1.3	การแก้ไขปัญหาจราจรติดขัดบริเวณแยกรัชดา-เทียมร่วมมิตร	1,000
2	1.4	โครงการสร้างและขยายทางหลวงท้องถิ่นสายเชื่อมระหว่างถนนรัชดาภิเษกกับถนนอโศกมนตรี	2,500
3	1.5	จุดตัดทางแยกนางลิ้นจี่	1,000
4	1.6	โครงการก่อสร้างสะพานพระราม 2 (ปรับรูปแบบเป็นอุโมงค์)	12,000
5	3.4	โครงการก่อสร้างถนนเชื่อมถนนลาดปลาเค้า ถนนมัยลาภ และถนนประดิษฐ์มนูธรรม (ช่วงที่ 1 จากถนนลาดปลาเค้า ถึงศูนย์บริการสาธารณสุข 66 สาขาจันทร์ทองอินดวงเด่น)	120
6	4.1	โครงการสร้างและขยายทางหลวงท้องถิ่นสายเลียบทางรถไฟสายเก่า	1,500
7	6.1	การแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณแยกสุรศักดิ์	1,000
8	6.4	โครงการก่อสร้างสะพานลาดหญ้า – มหาพฤฒาราม (เสนอปรับรูปแบบเป็นอุโมงค์)	15,000
9	9.8	โครงการก่อสร้างสะพานข้ามแยกบางบอน – แยกสุขาภิบาล	350
10	14.2	โครงการเชื่อมต่อถนนรามคำแหง - ถนนราษฎร์อุทิศ	800
11	15.8	โครงการก่อสร้างทางหลวงท้องถิ่นสายเชื่อมระหว่างถนนพหลโยธิน-รัตนโกสินทร์สมโภชกับซอยพหลโยธิน 54/1 แยก 4	2,200
12	15.9	โครงการสร้างทางหลวงท้องถิ่นสายเชื่อมระหว่างถนนสายไหมกับถนนเพิ่มสิน	1,000
13	15.10	โครงการสร้างและขยายทางหลวงท้องถิ่นสายเชื่อมระหว่างถนนจตุโชติกับถนนเพิ่มสิน	150
มูลค่ารวม (ล้านบาท)			**38,620**

1.4.2 แนวทางการพัฒนาที่ 2: มาตรการด้านการแก้ไขปัญหาจราจรด้านบริหารจัดการ (Soft Side)

นอกเหนือจากการเสนอแนวทางการปรับปรุงแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดโดยการเพิ่มความจุในการรองรับปริมาณการจราจรของถนนบนโครงข่ายแล้ว การบริหารจัดการการเคลื่อนตัวของการแสจราจรให้เป็นไปได้อย่างต่อเนื่องเพื่อใช้ประสิทธิภาพของถนนให้เต็มที่นั้นเป็นเรื่องที่มีความจำเป็นอย่างยิ่ง ซึ่งสามารถทำได้โดยการกวดขันวินัยจราจรและจัดระเบียบโครงสร้างทางกายภาพ โดยกระบวนการดังกล่าวข้างต้นสามารถดำเนินการได้ทันที เนื่องจากมีหน่วยงานผู้รับผิดชอบอยู่แล้วนอกจากนี้การบริหารจัดการระบบสัญญาณไฟจราจรและการนำเทคโนโลยีมาช่วยในการควบคุมการจราจรยังสามารถช่วยบรรเทาปัญหาการจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลได้โดยประกอบด้วย 3 มาตรการในการบริหารจัดการด้านการจราจรในพื้นที่กรุงเทพมหานครได้อย่างเป็นระบบดังนี้

ตารางที่ 1-5 สรุปกิจกรรมตามแนวทางการพัฒนาที่ 2 มาตรการด้านการแก้ไขปัญหาจราจรด้านบริหารจัดการ (Soft Side)

ลำดับ	โครงการ	หน่วยงาน	ระยะแผน
มาตรการด้านการแก้ไขปัญหาการจราจรด้านบริหารจัดการ (Soft Side)			
1	**มาตรการบริหารจัดการระบบควบคุมสัญญาณไฟจราจรที่ทางแยก**		
1.1	การบริหารจัดการระบบควบคุมไฟจราจรที่แยกเดี่ยว	บช.น./กทม.	แผนระยะสั้น 2567-2570
1.2	การบริหารจัดการระบบควบคุมไฟจราจรที่แยกแบบประสาน (Area Traffic Control: ATC)	บช.น./สจส./ทล./ ทช.	แผนระยะสั้น - กลาง 2567-2575
1.3	การจัดตั้งศูนย์ควบคุมการจราจร (Traffic Operation Control) (รวมข้อมูล + บริหาร)	สนข.	แผนระยะยาว 2576-2580
2	**มาตรการบังคับใช้กฎหมายบนช่วงถนนและทางแยก ทั่วกรุงเทพมหานคร**		
2.1	มาตรการให้เอกชนดำเนินการเคลื่อนย้ายรถที่จอดกีดขวางบนผิวจราจร	สตช./สจส.	แผนระยะสั้น 2567-2570
2.2	มาตรการบริหารจัดการด้านจราจรของทางแยก (Box Junction)	บช.น./สจส.	แผนระยะสั้น 2567-2570
2.3	มาตรการจัดระเบียบป้ายหยุดรถโดยสารประจำทาง	ขบ./บช.น./สจส.	แผนระยะสั้น 2567-2570
3	**มาตรการบริหารจัดการพื้นที่ระหว่างการก่อสร้างสาธารณูปโภค**		
3.1	การจัดให้มีการบูรณาการแผนการดำเนินงานระหว่างหน่วยงาน รถไฟฟ้าสายสีม่วง (บางซื่อ-ราษฎร์บูรณะ)	หน่วยงานเจ้าของโครงการ/ หน่วยงาน	แผนระยะสั้น 2567-2570
3.2	การจัดการพื้นที่ผิวจราจรจากการก่อสร้าง พร้อมแนวทางการแก้ปัญหาอื่น รถไฟฟ้าสายสีม่วง (บางซื่อ-ราษฎร์บูรณะ)	เจ้าของพื้นที่/ ผู้รับจ้าง/ ผู้ควบคุมงาน/บช.น.	แผนระยะกลาง 2571-2575

1.4.3 แนวทางการพัฒนาที่ 3: การส่งเสริมการใช้ระบบขนส่งสาธารณะเพื่อลดปริมาณรถบนถนน

จากสภาพการณ์ปัจจุบันที่แนวโน้มสัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะลดลงอย่างมีนัยสำคัญและการเพิ่มขึ้นของสัดส่วนของการเดินทางด้วยยานพาหนะส่วนบุคคล ส่งผลให้ปัญหาการจราจรบนโครงข่ายถนนที่มีอย่างจำกัดติดขัดมากยิ่งขึ้น ดังนั้นการบริหารจัดการให้เกิดการเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางจากยานพาหนะส่วนบุคคลมาใช้ระบบขนส่งสาธารณะ (Modal Shift) ที่มีศักยภาพในการขนส่งผู้โดยสารได้มาก จะส่งผลให้ช่วยลดปริมาณจราจรบนท้องถนน เพิ่มความเร็วในการเดินทาง ลดการสูญเสียเวลา ลดค่าใช้จ่ายในการเดินทาง และลดความเสียหายทางเศรษฐกิจได้อย่างมีประสิทธิภาพ อาทิเช่น การพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งทางราง มาตรการด้านระบบตั๋วและค่าโดยสาร การอำนวยความสะดวกในการเดินทางและเชื่อมต่อระบบขนส่งสาธารณะ รวมถึงมาตรการลดแรงจูงใจในการใช้ยานพาหนะส่วนบุคคล

ตารางที่ 1-6 สรุปกิจกรรมตามแนวทางการพัฒนาที่ 3 การส่งเสริมการใช้ระบบขนส่งสาธารณะเพื่อลดปริมาณรถบนถนน

ลำดับ	โครงการ	หน่วยงาน	ระยะแผน
1	การดำเนินการตามแผนโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล	รฟม./รฟท./กทม.	แผนระยะสั้น 4 โครงการ แผนระยะกลาง 6 โครงการ แผนระยะยาว 7 โครงการ
2	การจัดการระบบตั๋วร่วม/ระบบโดยสารร่วม (Common Ticket Common Fare)	สนข.	แผนระยะสั้น
3	มาตรการพัฒนาปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกในการเชื่อมต่อการเดินทางและการเพิ่มศักยภาพ ในการเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้า และสนามบิน (Intermodal Transfer Facility: ITF)	สนข./กทม./ทล./ทช./ขบ./บช.น.	แผนระยะสั้น 6 โครงการ แผนระยะกลาง 2 โครงการแผนระยะยาว 1 โครงการ แผนระยะสั้น-ยาว 7 โครงการ
4	การจัดพื้นที่จอดแล้วจรตามแนวขนส่งมวลชน	สนข./ รฟท./ รฟฟท./ รฟม.	แผนระยะสั้น 19 โครงการแผนระยะกลาง 3 โครงการแผนระยะยาว 1 โครงการ
5	การเพิ่มโครงข่ายถนนเชื่อมต่อเข้าสู่สถานีรถไฟฟ้า (Access Road to MRT Station)	รฟม./ รฟท./ กทม.และจังหวัดปริมณฑล	แผนระยะสั้น 15 โครงการแผนระยะกลาง 5 โครงการแผนระยะยาว 3 โครงการ
6	มาตรการเพื่อสนับสนุนระบบขนส่งมวลชนรอง (Feeder) เข้าสู่สถานีรถไฟฟ้า ทางถนน	ขบ.	แผนระยะสั้น 81 โครงการแผนระยะกลาง 5 โครงการแผนระยะยาว 1 โครงการ
	มาตรการเพื่อสนับสนุนระบบขนส่งมวลชนรอง (Feeder) เข้าสู่สถานีรถไฟฟ้า ทางน้ำ	ชป./จท./กทม./ปทุมธานี/สมุทรสาคร	แผนระยะสั้น 5 โครงการ แผนระยะกลาง 5 โครงการ แผนระยะยาว 4 โครงการ

ลำดับ	โครงการ	หน่วยงาน	ระยะแผน
7	มาตรการจัดเก็บภาษีน้ำมันเชื้อเพลิง เพื่อนำไปอุดหนุนค่าโดยสารระบบขนส่งมวลชน	สนข./กทม./ ก.พลังงาน/ กรมสรรพสามิต	แผนระยะกลาง
8	การปรับอัตราภาษีรถยนต์	ก.พลังงาน/ กรมสรรพสามิต	แผนระยะยาว

ส่วนที่ 2 ความสอดคล้องกับแผน 3 ระดับ ตามนัยของมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 4 ธันวาคม 2560

2.1 ยุทธศาสตร์ชาติ (แผนระดับที่ 1)

ความสอดคล้องของแผนปฏิบัติการด้านการแก้ไขปัญหาจราจรเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พ.ศ. 2567 - 2580) กับแผนระดับที่ 1 ยุทธศาสตร์ชาติ มีดังนี้

2.1.1 ยุทธศาสตร์ที่ 2 ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน

1) เป้าหมาย

(1) ประเทศไทยเป็นประเทศที่พัฒนาแล้ว เศรษฐกิจเติบโตอย่างมีเสถียรภาพและยั่งยืน

(2) ประเทศไทยมีขีดความสามารถในการแข่งขันสูงขึ้น

2) ประเด็นยุทธศาสตร์

โครงสร้างพื้นฐาน เชื่อมไทย เชื่อมโลก โครงสร้างพื้นฐานเป็นสิ่งจำเป็นสำหรับประเทศไทยในการก้าวสู่การเป็นศูนย์กลางเศรษฐกิจอาเซียน และเป็นจุดเชื่อมต่อที่สำคัญของภูมิภาคเอเชียในยุคของการเปลี่ยนแปลงทางด้านเทคโนโลยีอย่างรวดเร็วและรุนแรง โครงสร้างพื้นฐานจะครอบคลุมถึงโครงสร้างพื้นฐานทางกายภาพในด้านโครงข่ายคมนาคม พื้นที่และเมือง รวมถึงเทคโนโลยี ตลอดจนโครงสร้างพื้นฐานทางเศรษฐกิจ เพื่ออำนวยความสะดวกและลดต้นทุนในการเคลื่อนย้ายสินค้า บริการ เงินทุน บุคลากร และเชื่อมโยงประเทศไทยกับประชาคมโลก

การเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมไร้รอยต่อ เชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมระดับภูมิภาคจากเอเชียตะวันออกถึงเอเชียใต้อย่างไร้รอยต่อ โดยมีประเทศไทยเป็นจุดเชื่อมโยงหลักของการคมนาคมให้เป็นระเบียงเศรษฐกิจแห่งเอเชีย เพื่อเป็นศูนย์กลางการคมนาคม การขนส่ง การกระจายสินค้า การค้าการลงทุน และการท่องเที่ยว สอดรับกับการพัฒนาการเชื่อมโยงกับกลุ่มเศรษฐกิจในระดับภูมิภาค โดยการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมและโครงสร้างพื้นฐานทั้งทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ เพื่อรองรับการขนส่งและโลจิสติกส์ตลอดห่วงโซ่อุปทานของภูมิภาค โดยให้ความสำคัญกับการขนส่งทางน้ำและระบบขนส่งทางรางมากขึ้นให้สอดคล้องกับการเชื่อมโยงโครงข่ายทั้งในประเทศและต่างประเทศมากขึ้น พร้อมทั้งการวางโครงข่ายเส้นทางการคมนาคมเชื่อมโยงสู่เมืองหลักของภูมิภาคอย่างไร้รอยต่อ เพื่อรองรับการเพิ่มจำนวนของเมืองและการขยายเมือง และเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านและการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะสมัยใหม่และสิ่งอำนวยความสะดวกภายในเมืองให้มีความเชื่อมโยงกัน

3) การบรรลุเป้าหมายตามยุทธศาสตร์ชาติ

แผนปฏิบัติการด้านการแก้ไขปัญหาจราจรเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พ.ศ. 2567 - 2580) จะสามารถมีส่วนช่วยให้ส่งผลต่อการบรรลุเป้าหมายยุทธศาสตร์ชาติโดยการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันและส่งเสริมเศรษฐกิจให้เติบโตและยั่งยืน ผ่านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน เพื่อเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพในการเดินทาง อำนวยความสะดวก ก่อให้เกิดความคล่องตัว สะดวกรวดเร็วในการเดินทาง การสัญจรของประชาชนมีความปลอดภัยของคนทุกกลุ่ม เป็นการพัฒนาการโครงข่ายถนนทั้งในเขตเมืองและพื้นที่โดยรอบที่มีประสิทธิภาพเพิ่มความสามารถในการรองรับความต้องการเดินทางของประชาชน ซึ่งมีส่วนช่วยบรรเทาปัญหาการจราจรบนถนนสายหลัก และโครงข่ายเชื่อมต่อระหว่างสองฝั่งแม่น้ำ นอกจากนี้ยังมีการส่งเสริมการลดการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลในการเดินทางเข้าในเมือง ด้วยการส่งเสริมการเดินทางด้วยโครงข่ายระบบขนส่งสาธารณะ การบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวกับคมนาคมขนส่ง การสนับสนุนให้เกิดการบริหารจัดการจราจรที่ทางแยกทั้งทางแยกเดี่ยวและประสานทางแยก รวมถึงการประยุกต์ใช้เทคโนโลยีมาช่วยการบริหารจัดการจราจร เพื่อให้เกิดการจัดการโครงข่ายคมนาคมและขนส่งในพื้นที่เมืองให้เกิดประสิทธิภาพ

สรุปผลจากการดำเนินงานตามแผนปฏิบัติการด้านการแก้ไขปัญหาจราจรเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พ.ศ. 2567 - 2580) ที่คาดว่าจะได้รับเพิ่มขึ้นทั้งในด้านโครงข่ายการคมนาคมขนส่งทางถนน และการเชื่อมต่อของโครงข่ายที่มีประสิทธิภาพ รวมถึงการสัญจรด้วยสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาได้อย่างสะดวก รวดเร็ว เพิ่มสัดส่วนการเดินทางโครงข่ายระบบขนส่งสาธารณะ และการบังคับใช้กฎหมายและมาตรการในการบริหารจัดการความต้องการเดินทางเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการจราจรบนถนนหลักและสนับสนุนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ และการเดินทางในเขตเมืองอย่างมีระบบ

(1) <u>แผนระยะสั้น (พ.ศ. 2567 – 2570)</u> พัฒนาโครงข่ายคมนาคมขนส่งที่อยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้างและอยู่ระหว่างของบประมาณในการดำเนินการ จำนวน 56 โครงการ มูลค่า 219,153 ล้านบาท
(2) <u>แผนระยะกลาง (พ.ศ. 2571 - 2575)</u> ดำเนินการขยายโครงข่ายคมนาคมขนส่งรองรับการเดินทางระหว่างกรุงเทพมหานครและปริมณฑล จำนวน 30 โครงการ มูลค่า 493,047 ล้านบาท
(3) <u>แผนระยะยาว (พ.ศ. 2576 - 2580)</u> การพัฒนาโครงข่ายคมนาคมและขนส่งในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลให้สามารถรองรับการเติบโตของเมืองในอนาคตได้อย่างมีประสิทธิภาพ จำนวน 18 โครงการ มูลค่า 141,673 ล้านบาท

2.2 แผนระดับที่ 2 (เฉพาะที่เกี่ยวข้อง)

2.2.1 แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ

ความสอดคล้องของแผนปฏิบัติการด้านการแก้ไขปัญหาจราจรเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พ.ศ. 2567 - 2580) กับแผนระดับที่ 2 แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ มีดังนี้

ประเด็น โครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล

(1) เป้าหมายระดับประเด็นแผนแม่บทฯ

เป้าหมาย	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย		
		พ.ศ. 2567 - 2570	พ.ศ. 2571 - 2575	พ.ศ. 2576 - 2580
ความสามารถในการแข่งขันด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศดีขึ้น	อันดับความสามารถในการแข่งขันด้านโครงสร้างพื้นฐาน	อันดับที่ 38	อันดับที่ 31	อันดับที่ 25

- การบรรลุเป้าหมายตามแผนแม่บทฯ

แผนปฏิบัติการด้านการแก้ไขปัญหาจราจรเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พ.ศ. 2567 - พ.ศ. 2580) จะมีแนวทางการดำเนินการที่จะมีส่วนช่วยเพิ่มอันดับความสามารถในการแข่งขันด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศดีขึ้นได้ โดยอาศัย**แนวทางการดำเนินงานแนวทางการพัฒนาที่ 1 ข้อ 1 การพัฒนาโครงข่ายถนนใหม่รองรับการขยายตัวของการเดินทาง** โดยดำเนินการพัฒนา ก่อสร้างโครงข่ายการเดินทางเพิ่มเติม เพื่อเพิ่มพื้นที่ถนนอำนวยความสะดวกการเดินทางของประชาชน และรองรับการขยายตัวของเมืองและปริมาณจราจรได้อย่างเหมาะสม และ**แนวทางการดำเนินงานแนวทางการพัฒนาที่ 1 ข้อ 2 การเพิ่มประสิทธิภาพโครงข่ายทางถนนเดิม** โดยการพัฒนา ปรับปรุง ให้การจราจรบนโครงข่ายถนนมีความคล่องตัวเพิ่มมากขึ้น และ**แนวทางการดำเนินงานแนวทางการพัฒนาที่ 2 ข้อ 1 มาตรการบริหารจัดการระบบควบคุมสัญญาณไฟจราจรที่ทางแยก** โดยการบริหารจัดการสัญญาณไฟให้สอดคล้องกับปริมาณจราจรในแต่ละทิศทาง รวมถึงการนำระบบเทคโนโลยีมาประยุกต์ใช้ในการปรับปรุงสัญญาณไฟจราจรอัจฉริยะ รวมถึงประยุกต์ใช้เทคโนโลยีบริหารจัดการข้อมูลจราจรรองรับการแก้ไขปัญหาจราจร และ**แนวทางการดำเนินงานแนวทางการพัฒนาที่ 2 ข้อ 2 มาตรการบังคับใช้กฎหมายบนช่วงถนนและทางแยก** โดยเสนอให้มีการเพิ่มระดับการกวดขันวินัยจราจรที่เป็นสาเหตุให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัด ช่วยลดความล่าช้าในการเดินทางและเพิ่มประสิทธิภาพการจราจรบนโครงข่ายถนน และ**แนวทางการดำเนินงานแนวทางการพัฒนาที่ 3 ข้อ 1 การจัดทำแผนโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล และ ข้อ 2 การจัดระบบตั๋วร่วม/ระบบค่าโดยสารร่วม (Common Ticket / Common Fare)** ที่มุ่งให้เกิดความสะดวกสบายในการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ รวมทั้งมีค่าใช้จ่ายในการเดินทางที่เหมาะสม และ**แนวทางการดำเนินงานแนวทางการพัฒนาที่ 3 ข้อ 3 การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกในการเชื่อมต่อการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ** โดยพิจารณาให้เกิดความสะดวกสบาย รวดเร็ว ปลอดภัย สำหรับการเชื่อมต่อการเดินทางหลายรูปแบบ และ**แนวทางการดำเนินงานตามแนวทางการพัฒนาที่ 3 ข้อ 4 การเพิ่มประสิทธิภาพการเข้าถึงระบบขนส่งสาธารณะ** เพื่อให้เกิดความสะดวกสำหรับการเข้าถึงระบบขนส่งสาธารณะหลักทั้งจากจุดต้นทางและจุดปลายทางในการเดินทาง (First/Last Mile Travel)

(2) แผนย่อยโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

- แนวทางการพัฒนา

ระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมือง พัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล รวมทั้งเมืองหลักในภูมิภาคและพื้นที่พิเศษ พัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกภายในสถานีเพื่อรองรับการเดินทางของคนทุกกลุ่ม และยกระดับการพัฒนาสถานีให้เป็นศูนย์กลางการเดินทางของพื้นที่ภายใต้แนวคิดการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีขนส่งมวลชน รวมทั้งส่งเสริมให้เกิดการใช้โครงสร้างอัตราค่าโดยสารร่วมและบัตรโดยสารร่วมในระบบขนส่งสาธารณะ เพื่อสนับสนุนให้เกิดการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการเดินทางจากรถส่วนบุคคลมาใช้ระบบขนส่งสาธารณะเพิ่มขึ้น

- เป้าหมายของแผนย่อย

เป้าหมายที่ 4 การเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองเพิ่มขึ้น

ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย		
	พ.ศ. 2567 - 2570	พ.ศ. 2571 - 2575	พ.ศ. 2576 - 2580
สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมด (เฉลี่ยร้อยละ)	กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ไม่น้อยกว่า 40 เมืองหลักในภูมิภาคไม่น้อยกว่าร้อยละ 10	กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ไม่น้อยกว่า 50 เมืองหลักในภูมิภาคไม่น้อยกว่า 20	กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ไม่น้อยกว่า 60 เมืองหลักในภูมิภาคไม่น้อยกว่า 20

- การบรรลุเป้าหมายตามแผนย่อยของแผนแม่บทฯ

การดำเนินการตามแผนปฏิบัติการด้านการแก้ไขปัญหาจราจรเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พ.ศ. 2567 - พ.ศ. 2580) มีการกำหนดมาตรการสนับสนุน ส่งเสริม และอำนวยความสะดวกในการใช้ระบบขนส่งสาธารณะ เพื่อยกระดับประสิทธิภาพในการให้บริการที่ช่วยดึงดูดให้เกิดการเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางจากยานพาหนะส่วนบุคคลมาเป็นระบบขนส่งสาธารณะ อันจะช่วยให้ลดปริมาณจราจรบนท้องถนนและบรรเทาปัญหาจราจรติดขัดในพื้นที่กรุงเทพและปริมณฑลได้ โดยส่งผลให้ภาพรวมสภาพจราจรมีความเร็วเฉลี่ยการเดินทางที่เพิ่มมากขึ้น

2.2.2 แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13

คณะรัฐมนตรี ได้มีมติ เมื่อวันที่ 3 พฤษภาคม 2565 เห็นชอบแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 (พ.ศ. 2566 – 2570) ตามที่สำนักสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและแห่งชาติเสนอ

การกำหนดทิศทางการพัฒนาประเทศในระยะของแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 13 มีวัตถุประสงค์ เพื่อพลิกโฉมประเทศไทยสู่ “สังคมก้าวหน้า เศรษฐกิจสร้างมูลค่าอย่างยั่งยืน” ซึ่งหมายถึงการสร้าง การเปลี่ยนแปลงที่ครอบคลุมตั้งแต่ระดับโครงสร้าง นโยบาย และกลไกเพื่อมุ่งเสริมสร้างสังคมที่ก้าวทันพลวัตของโลก และเกื้อหนุนให้คนไทยมีโอกาสที่จะพัฒนาตนเองได้อย่างเต็มศักยภาพ พร้อมกับการยกระดับกิจกรรมการผลิตและการให้บริการให้สามารถสร้างมูลค่าเพิ่มที่สูงขึ้นโดยอยู่บนพื้นฐานของความยั่งยืนทางสิ่งแวดล้อม

เพื่อให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์ข้างต้น จึงได้กำหนดเป้าหมายหลักของการพัฒนา 5 ประการ ประกอบด้วย

1) **การปรับโครงสร้างการผลิตสู่เศรษฐกิจฐานนวัตกรรม** มุ่งยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขันของภาคการผลิตและบริการสำคัญ ผ่านการผลักดันส่งเสริมการสร้างมูลค่าเพิ่ม โดยใช้นวัตกรรม เทคโนโลยี และความคิดสร้างสรรค์ ที่ตอบโจทย์พัฒนาการของสังคมยุคใหม่และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม พร้อมทั้งให้ความสำคัญกับการเชื่อมโยงเศรษฐกิจท้องถิ่นและผู้ประกอบการรายย่อยกับห่วงโซ่มูลค่าของภาคการผลิตและบริการเป้าหมาย รวมถึงพัฒนาระบบนิเวศที่ส่งเสริมการค้าการลงทุนและนวัตกรรม

2) **การพัฒนาคนสำหรับโลกยุคใหม่** มุ่งพัฒนาให้คนไทยมีทักษะและคุณลักษณะที่เหมาะสมกับโลกยุคใหม่ ทั้งทักษะในด้านความรู้ ทักษะทางพฤติกรรม และคุณลักษณะตามบรรทัดฐานที่ดีของสังคมและเร่งรัดการเตรียมพร้อมกำลังคนให้มีคุณภาพสอดคล้องกับความต้องการของตลาดแรงงาน และเอื้อต่อการปรับโครงสร้างเศรษฐกิจไปสู่ภาคการผลิตและบริการ เป้าหมายที่มีศักยภาพและผลิตภาพสูงขึ้น รวมทั้งให้ความสำคัญกับการสร้างหลักประกันและความคุ้มครองทางสังคมที่สามารถส่งเสริมความมั่นคงในชีวิต

3) **การมุ่งสู่สังคมแห่งโอกาสและความเป็นธรรม** โดยลดความเหลื่อมล้ำ ทั้งในเชิงรายได้ ความมั่งคั่ง และโอกาสในการแข่งขันของภาคธุรกิจ สนับสนุนช่วยเหลือกลุ่มเปราะบางและผู้ด้อยโอกาสให้มีโอกาสในการเลื่อนชั้นทางเศรษฐกิจและสังคม รวมถึงจัดให้มีบริการสาธารณะที่มีคุณภาพอย่างทั่วถึงและเท่าเทียม

4) **การเปลี่ยนผ่านไปสู่ความยั่งยืน** โดยปรับปรุงการใช้ทรัพยากรธรรมชาติในการผลิตและบริโภคให้มีประสิทธิภาพและสอดคล้องกับขีดความสามารถในการรองรับของระบบนิเวศ แก้ไขปัญหามลพิษด้วยวิธีการที่ยั่งยืน โดยเฉพาะมลพิษทางอากาศ ขยะ และมลพิษทางน้ำ และลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก เพื่อมุ่งสู่ความเป็นกลางทางคาร์บอน (Carbon neutrality) ภายในครึ่งแรกของศตวรรษ

5) **การเสริมสร้างความสามารถของประเทศในการรับมือกับการเปลี่ยนแปลงและความเสี่ยงภายใต้บริบทโลกใหม่** โดยการสร้างความพร้อมในการรับมือและแสวงหาโอกาสจากการเป็นสังคมสูงวัย การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ ภัยโรคระบาด และภัยคุกคามทางไซเบอร์ พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและกลไกทางสถาบันที่เอื้อต่อการเปลี่ยนแปลงสู่ดิจิทัล รวมทั้งปรับปรุงโครงสร้างและระบบการบริหารงานของภาครัฐให้สามารถตอบสนองต่อการเปลี่ยนแปลงของบริบททางเศรษฐกิจ สังคม และเทคโนโลยีได้อย่างทันเวลา มีประสิทธิภาพ และมีธรรมาภิบาล

เพื่อถ่ายทอดเป้าหมายหลักไปสู่ภาพของการขับเคลื่อนที่ชัดเจนในลักษณะของวาระการพัฒนาที่เอื้อให้เกิดการทำงานร่วมกันของหลายหน่วยงานและหลายภาคส่วนในการผลักดันการพัฒนาในเรื่องใดเรื่องหนึ่งให้เกิดผลได้อย่างเป็นรูปธรรม แผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 13 จึงได้กำหนด**หมุดหมายการพัฒนา จำนวน 13 หมุดหมาย** ซึ่งเป็นการบ่งบอกถึงสิ่งที่ประเทศไทยปรารถนาจะ “เป็น” หรือมุ่งหวังจะ “มี” เพื่อสะท้อนประเด็นการพัฒนา ที่มีลำดับความสำคัญสูงต่อการพลิกโฉมประเทศไทยสู่ “สังคมก้าวหน้า เศรษฐกิจสร้างมูลค่าอย่างยั่งยืน” ดัง**รูปที่ 2-1**

รูปที่ 2-1 ความเชื่อมโยงระหว่างหมุดหมายการพัฒนากับเป้าหมายหลัก

สำหรับความสอดคล้องกับการดำเนินการตามแผนปฏิบัติการด้านการแก้ไขปัญหาจราจรเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พ.ศ. 2566 - พ.ศ. 2580) ที่จะมีส่วนสนับสนุนเป้าหมายหลักของแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 13 โดยหมุดหมายที่เกี่ยวข้องและสอดคล้อง สรุปได้ดังนี้

1) **หมุดหมายที่ 8 ไทยมีพื้นที่และเมืองอัจฉริยะที่น่าอยู่ ปลอดภัย เติบโตได้อย่างยั่งยืน**

กลยุทธ์ที่ 3 การสร้างความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐาน โลจิสติกส์ และดิจิทัลรองรับพื้นที่เศรษฐกิจหลักและเมือง

กลยุทธ์ย่อยที่ 3.1 พัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และระบบดิจิทัลอย่างต่อเนื่องเพียงพอและได้มาตรฐาน เพื่อให้ครอบคลุมพื้นที่และเมือง สามารถรองรับการขยายตัวของกิจกรรมทางเศรษฐกิจและความต้องการของประชาชน โดยพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ เพื่อเชื่อมโยงการเดินทางและการขนส่งสินค้าและวัตถุดิบโดยสะดวกและมีประสิทธิภาพ พัฒนาระบบโทรคมนาคมพื้นฐานที่ทันสมัยทั่วถึงและได้คุณภาพ พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยีและนวัตกรรมเพื่อสนับสนุนการวิจัยและพัฒนาต่อยอดขยายผลในเชิงพาณิชย์ รวมทั้งส่งเสริมการใช้เทคโนโลยีดิจิทัลในการสร้างมูลค่าเพิ่มทางธุรกิจ และส่งเสริมการพัฒนาผู้ประกอบการให้ปรับเปลี่ยนรูปแบบการทำธุรกิจให้เป็นระบบดิจิทัล ตลอดจนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกของเมือง เพื่อเตรียมความพร้อมรองรับการท่องเที่ยวและบริการที่เกี่ยวข้อง

แนวทางการดำเนินการตามแผนปฏิบัติการด้านการแก้ไขปัญหาจราจรเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พ.ศ. 2566 - พ.ศ. 2580) ที่มีความสอดคล้องกัน ได้แก่ **แนวทางการดำเนินงานตามแนวทางการพัฒนาที่ 1 ข้อ 1 การพัฒนาโครงข่ายถนนใหม่รองรับการขยายตัวของการเดินทาง** โดยดำเนินการพัฒนา ก่อสร้างโครงข่ายการเดินทางเพิ่มเติม เพื่อเพิ่มพื้นที่ถนน อำนวยความสะดวกการเดินทางของประชาชน และรองรับการขยายตัวของเมืองและปริมาณ

จราจรได้อย่างเหมาะสม และ**แนวทางการดำเนินงานตามแนวทางการพัฒนาที่ 1 ข้อ 2 การเพิ่มประสิทธิภาพโครงข่ายทางถนนเดิม** โดยการพัฒนา ปรับปรุง ให้การจราจรบนโครงข่ายถนนมีความคล่องตัวเพิ่มมากขึ้น

2) **หมุดหมายที่ 10 ไทยมีเศรษฐกิจหมุนเวียนและสังคมคาร์บอนต่ำ**

กลยุทธ์ที่ 5 การปรับพฤติกรรมทางเศรษฐกิจและการดำรงชีพเข้าสู่วิถีชีวิตใหม่อย่างยั่งยืน

กลยุทธ์ย่อยที่ 5.5 ส่งเสริมการเดินทางที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ส่งเสริมการเดินทางด้วยระบบขนส่งมวลชน พัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งสาธารณะที่ปล่อยคาร์บอนต่ำและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมให้ครอบคลุมทั่วทั้งประเทศ และส่งเสริมการผลิตและการใช้ยานพาหนะที่ใช้พลังงานสะอาดและประหยัดพลังงาน

แนวทางการดำเนินการตามแผนปฏิบัติการด้านการแก้ไขปัญหาจราจรเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พ.ศ. 2566 - พ.ศ. 2580) ที่มีความสอดคล้องกัน ได้แก่ **แนวทางการดำเนินงานตามแนวทางการพัฒนาที่ 3 ข้อ 2 การจัดระบบตั๋วร่วม/ระบบค่าโดยสารร่วม (Common Ticket / Common Fare)** ที่มุ่งให้เกิดความสะดวกสบายในการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ รวมทั้งมีค่าใช้จ่ายในการเดินทางที่เหมาะสม และ**แนวทางการดำเนินงานตามแนวทางการพัฒนาที่ 3 ข้อ 3 การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกในการเชื่อมต่อการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ** โดยพิจารณาให้เกิดความสะดวกสบาย รวดเร็ว ปลอดภัย สำหรับการเชื่อมต่อการเดินทางหลายรูปแบบ และ**แนวทางการดำเนินงานตามแนวทางการพัฒนาที่ 3 ข้อ 4 การเพิ่มประสิทธิภาพการเข้าถึงระบบขนส่งสาธารณะ** เพื่อให้เกิดความสะดวกสำหรับการเข้าถึงระบบขนส่งสาธารณะหลัก ทั้งจากจุดต้นทางและจุดปลายทางในการเดินทาง (First/Last Mile Travel)

2.3 แผนระดับที่ 3 ที่เกี่ยวข้อง

2.3.1 ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทยระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580) กระทรวงคมนาคม

แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทยระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580) มีวัตถุประสงค์หลักในการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของประเทศไทย โดยมุ่งเน้นการใช้นวัตกรรม เทคโนโลยีและการบริหารจัดการเพื่อพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งที่มีคุณภาพและยกระดับการให้การบริการด้านคมนาคมขนส่งให้มีความสะดวกและปลอดภัย เพื่อการยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนด้านการขนส่งและการเดินทาง รวมถึงขับเคลื่อนระบบเศรษฐกิจและเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ ประกอบด้วย 2 ยุทธศาสตร์ที่แผนปฏิบัติการด้านการแก้ไขปัญหาจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พ.ศ. 2567 – 2580) เกี่ยวข้องสอดคล้องกัน ดังนี้

ยุทธศาสตร์ที่ 1 การบูรณาการระบบคมนาคมขนส่ง (Integrated Transport Systems)

1) **การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทุกรูปแบบการขนส่งและการบริการ** โดยบูรณาการแผนงาน/โครงการกับทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ตั้งแต่ขั้นตอนการวางแผนจนถึงขั้นตอนการก่อสร้างให้มีความสอดคล้องกับการพัฒนาโครงข่ายการขนส่งทั้งระบบและสิ่งอำนวยความสะดวกอื่น ๆ ให้มีโครงข่ายคมนาคมขนส่งที่สมบูรณ์และมีประสิทธิภาพ เป้าหมายสำคัญ ประกอบด้วย การเชื่อมโยงโครงข่าย (Connectivity) การเข้าถึง (Accessibility) และความคล่องตัวในการจราจร (Mobility) โดยมีการบูรณาการระหว่างรูปแบบการขนส่ง (Intermodal Transport) มุ่งเน้นให้ระบบโครงสร้างพื้นฐานทางรางและทางน้ำเป็นรูปแบบการขนส่งหลักของประเทศ ระบบการขนส่งทางถนนเป็นระบบรอง เพื่อขนส่งผู้โดยสารคำนึงถึงการเชื่อมต่อให้มีประสิทธิภาพสูงสุดเพื่อลดต้นทุนการขนส่ง และการพัฒนาสถานีขนส่งผู้โดยสาร เพื่อให้เกิดความสะดวกในการเดินทาง การบริหารจัดการ (Management) ระบบคมนาคมขนส่ง โดยเฉพาะการบริหารจัดการโครงสร้างพื้นฐานที่มีอยู่ให้ใช้ประโยชน์ได้อย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด เช่น การบริหารจัดการจราจรในทุกรูปแบบ การส่งเสริมการลดการใช้พลังงานและการปล่อยก๊าซเรือนกระจกในภาคคมนาคมขนส่ง

2) **การบริหารจัดการ (Management)** ระบบคมนาคมขนส่ง โดยเฉพาะการบริหารจัดการโครงสร้างพื้นฐานที่มีอยู่ให้ใช้ประโยชน์ได้อย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด เช่น การบริหารจัดการจราจรในทุกรูปแบบ การบูรณาการการใช้ประโยชน์ท่าอากาศยานและทรัพยากรห้วงอากาศชาติ ส่งเสริมลดการใช้พลังงานและการปล่อยก๊าซเรือนกระจกในภาคคมนาคมขนส่ง ส่งเสริมความร่วมมือในด้านต่าง ๆ โดยปรับเปลี่ยนเป็นโครงสร้างเศรษฐกิจที่ขับเคลื่อนด้วยนวัตกรรมการผลิตและเทคโนโลยีเพื่อเพิ่มมูลค่าสินค้าและบริการ และการพัฒนาคลัสเตอร์อุตสาหกรรมที่มีศักยภาพที่จะส่งเสริมให้เกิดการขยายการลงทุนในประเทศมากขึ้น ทั้งนี้ ประเทศไทยสามารถใช้ประโยชน์ความได้เปรียบในเชิงที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ในการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งให้เชื่อมต่อกับนานาประเทศ และเป็นจุดเชื่อมต่อการเดินทางระหว่างประเทศที่สำคัญของภูมิภาค โดยเร่งรัดพัฒนาทั้งในด้านโครงสร้างพื้นฐาน บริการและกฎระเบียบที่เอื้ออำนวยต่อการค้า การลงทุนและความต้องการในการเดินทางที่จะเพิ่มสูงขึ้นต่อเนื่องในอนาคต

ยุทธศาสตร์ที่ 2 การบริการของภาคคมนาคมขนส่ง (Transport Services)

1) **การขนส่งสินค้า** การยกระดับการให้บริการและการบริหารจัดการในการอำนวยความสะดวกด้านการค้าและการจัดการห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chain Management) โดยเพิ่มประสิทธิภาพของระบบบริการจัดการขนส่ง (Logistics) ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญที่ส่งผลต่อขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ ส่งเสริมการขนส่งสินค้าทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศให้ใช้การขนส่งทางรางและทางน้ำเป็นรูปแบบหลักซึ่งเป็นรูปแบบการขนส่งที่มีต้นทุนต่ำกว่าการขนส่งทาง มีความปลอดภัยและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม โดยจัดให้มีโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกในการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่ง เพื่อให้เกิดการเคลื่อนย้ายสินค้าและบริการได้อย่างมีประสิทธิภาพ สามารถตอบสนองต่อผู้ประกอบการและผู้ใช้บริการได้อย่างทันท่วงที

2) **การขนส่งผู้โดยสาร** โดยการจัดให้มีบริการภาคคมนาคมขนส่ง เพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทางของประชาชนทั้งปริมาณและคุณภาพ ได้มาตรฐานสากลและสามารถให้บริการแก่ประชาชนทุกกลุ่มได้อย่างทั่วถึง เพียงพอ มีค่าโดยสารที่เหมาะสมผู้ใช้บริการสามารถจ่ายได้ และมีคุณภาพ (ตรงต่อเวลา น่าเชื่อถือ สะอาด สะดวก และปลอดภัย) แนวทางการดำเนินการตามแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาการเดินทางทางน้ำในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พ.ศ. 2567 - 2575) ที่สอดคล้องกับแนวทางการพัฒนาทั้ง 2 ด้าน จะต้องมีการบูรณาการเชื่อมต่อกับการเดินทางรูปแบบอื่นอย่างไร้รอยต่อ มีประสิทธิภาพ สร้างความสะดวกสบาย ความปลอดภัย และต้องมีคุณภาพได้มาตรฐานสากล บริการคนทุกคนได้อย่างทั่วถึงและเท่าเทียม โดยดำเนินการตามแนวทางการดำเนินการที่ 2 การยกระดับการเดินทางทางน้ำในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลให้เชื่อมโยงกับการเดินทางรูปแบบอื่นแบบไร้รอยต่อ ประกอบด้วยแนวทางการดำเนินการ ได้แก่

ยุทธศาสตร์ที่ 5 การนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมมาใช้ในการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง (Technology and Inovation) ส่งเสริมการวิจัยและพัฒนา เพื่อนำเทคโนโลยี นวัตกรรมและระบบเทคโนโลยีอัจฉริยะต่าง ๆ ที่มีความก้าวหน้าอย่างรวดเร็วมาปรับใช้ในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและ บริหารจัดการด้านคมนาคมขนส่งให้มีประสิทธิภาพสูงขึ้น และเป็นเครื่องมือและกลไกสำคัญในการให้บริการ การบริหารจัดการบริการขนส่งสนับสนุนนโยบายของภาครัฐในการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม และส่งเสริมการผลิตของภาคการเกษตรและอุตสาหกรรม

แนวทางการดำเนินการตามแผนปฏิบัติการด้านการแก้ไขปัญหาจราจรเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พ.ศ. 2566 - พ.ศ. 2580) ที่มีความสอดคล้องกัน ได้แก่ **แนวทางการดำเนินงานตามแนวทางการพัฒนาที่ 1 การพัฒนาโครงข่ายการจราจรเพิ่มเติมด้านกายภาพ (Hard Side) แนวทางการดำเนินงานตามแนวทางการพัฒนาที่ 2 มาตรการด้านการแก้ไขปัญหาจราจรด้านบริหารจัดการ (Soft Side)** และ**แนวทางการดำเนินงานตามแนวทางการพัฒนาที่ 3 การส่งเสริมและเพิ่มสัดส่วนการใช้ระบบขนส่งสาธารณะ** ในการดำเนินงานที่สอดคล้องกัน

2.3.2 แผนพัฒนากรุงเทพมหานคร ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580) ฉบับปรับปรุง กรุงเทพมหานคร กระทรวงมหาดไทย

แผนพัฒนากรุงเทพมหานคร ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580) มีแนวทางการดำเนินการที่สำคัญภายใต้ 7 แนวทาง ได้แก่ 1. การสร้างเมืองปลอดภัยและยืนหยุ่นตัวต่อวิกฤตการณ์ 2. การพัฒนาสิ่งแวดล้อมยั่งยืนและการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ 3. การลดความเหลื่อมล้ำด้วยการบริหารเมืองรูปแบบอารยะสำหรับทุกคน 4. การเชื่อมโยงเมืองที่มีความคล่องตัวและระบบบริการสาธารณะแบบบูรณาการ 5. ส่งเสริมการสร้างเมืองประชาธิปไตยแบบมีส่วนร่วม 6. การต่อยอดความเป็นเมืองศูนย์กลางเศรษฐกิจสร้างสรรค์และการเรียนรู้ และ 7. การสร้างความเป็นมืออาชีพในการบริหารจัดการมหานคร เพื่อมุ่งสู่เป้าหมายการเป็นมหานครแห่งเอเชียของทุกคนอย่างยั่งยืน โดยในแนวทางการพัฒนาด้านการเชื่อมโยงเมืองที่มีความคล่องตัวและระบบบริการสาธารณะแบบบูรณาการเป็นการกำหนดแนวทางการพัฒนาเพื่อให้กรุงเทพมหานครมีระบบขนส่งมวลชนที่มีโครงข่ายที่เชื่อมต่ออย่างทั่วถึงทั้งทางรถ ทางราง และทางน้ำ นอกจากนี้มีการพัฒนาปรับปรุงระบบการจราจรที่มีความคล่องตัวโดยอาศัยเทคโนโลยีและความร่วมมือจากส่วนงานที่เกี่ยวข้อง เช่น การพัฒนาระบบ Application สำหรับให้บริการแก่ประชาชน

ที่จะเข้ามาใช้ระบบขนส่งทุกประเภทในกรุงเทพมหานคร รวมทั้งการสร้างมาตรการการใช้ทางอย่างปลอดภัย แก่ประชาชนผ่านการจัดลำดับความสำคัญของถนนอันจะนำไปสู่การสร้างมาตรการการบังคับใช้ที่มีประสิทธิภาพ

จากการทบทวนข้อมูลแผนพัฒนากรุงเทพมหานคร ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2560 - 2580) พบว่ามียุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้องและสอดคล้องกับแผนปฏิบัติการด้านการแก้ไขปัญหาจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พ.ศ. 2566 – 2580) ดังนี้

ยุทธศาสตร์ที่ 4 การเชื่อมโยงเมืองที่มีความคล่องตัวและระบบบริการสาธารณะแบบบูรณาการ

ยุทธศาสตร์ย่อยที่ 4.4 กรุงเทพมหานครมีระบบขนส่งมวลชนทั่วถึง สะดวก ประหยัด การจราจรคล่องตัว และมีทางเลือก

ปัจจุบันกรุงเทพมหานครใช้ระบบคมนาคมขนส่งทางบกเป็นหลัก โดยเฉพาะการคมนาคมขนส่งตามเส้นทางถนน (รถและราง) เนื่องจากเข้าถึงชุมชนได้สะดวกกว่าระบบอื่น และเป็นการเดินทางโดยใช้ยานพาหนะส่วนบุคคลเป็นหลัก อย่างไรก็ตามจากการขยายตัวของเมืองจะทำให้มีความต้องการเดินทางเพิ่มมากขึ้นรวมทั้งในระยะเวลา 5 ปีนับจากนี้ระบบการขนส่งของกรุงเทพมหานครจะมีการเปลี่ยนรูปไปจากเดิม เนื่องจากมีการพัฒนาเส้นทางรางหลายสาย (รถไฟฟ้า) เป็นเครือข่ายเชื่อมโยงทั้งในพื้นที่เขตกรุงเทพมหานครชั้นใน พื้นที่เขตกรุงเทพมหานครชั้นกลาง และพื้นที่เขตกรุงเทพมหานครชั้นนอก รวมทั้งขยายไปสู่เขตพื้นที่ปริมณฑลรอบนอก อันเป็นปัจจัยกระตุ้นให้ประชาชนมีแนวโน้มหันกลับมาใช้การบริการรถสาธารณะมากขึ้น ดังนั้น ในยุทธศาสตร์ย่อยที่ 4.4 จึงมุ่งประเด็นของการพัฒนาและปรับปรุงระบบการเดินทางให้รองรับความต้องการเดินทางที่เพิ่มมากขึ้น การพัฒนาระบบขนส่งมวลชนที่มีการเชื่อมต่อระหว่างกันทั้งระบบล้อ - ราง - เรือ ตลอดจนการเพิ่มขยายพื้นที่ของทางจักรยานและทางเดินเท้าตามรูปแบบของ Universal Design (UD) เพื่อเอื้ออำนวยให้ประชาชนทุกกลุ่มสามารถสัญจรได้ ทั้งการใช้ยานพาหนะที่หลากหลายหรือลดการใช้ยานพาหนะ และมีความปลอดภัยในการใช้ถนนมากยิ่งขึ้น

- เป้าประสงค์ที่ 4.4.1 การพัฒนาและปรับปรุงระบบการเดินทางให้สามารถรองรับความต้องการของประชาชนได้
- กลยุทธ์ที่ 4.4.1.1 ปรับปรุงรูปแบบการเดินทางที่เหมาะสมสร้างให้เกิดความสะดวกการเข้าถึงระบบขนส่งมวลชนอย่างเหมาะสม ได้แก่
  - ปรับปรุงทางเท้า/เส้นทางเชื่อมต่อมายังสถานีในเมือง
  - พัฒนาระบบรับ-ส่งคนมายังสถานีสำหรับสถานีชานเมือง (Feeder)
  - จุดจอดรถ (Park &Ride)สำหรับสถานีนอกเมือง

แนวทางการดำเนินการตามแผนปฏิบัติการด้านการแก้ไขปัญหาจราจรเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พ.ศ. 2566 - พ.ศ. 2580) กับกลยุทธ์ที่ 4.4.1.3 ของแผนพัฒนากรุงเทพมหานคร ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2560 - 2580) ได้แก่ **แนวทางการดำเนินงานตามแนวทางการพัฒนาที่ 3 ข้อ 3 การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกในการเชื่อมต่อการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ** โดยพิจารณาให้เกิดความสะดวกสบาย รวดเร็ว ปลอดภัย สำหรับการเชื่อมต่อการเดินทางหลายรูปแบบ และ**แนวทางการดำเนินงานตามแนวทางการพัฒนาที่ 3 ข้อ 4 การเพิ่มประสิทธิภาพการเข้าถึงระบบขนส่งสาธารณะ** เพื่อให้เกิดความสะดวกสำหรับการเข้าถึงระบบขนส่งสาธารณะหลัก ทั้งจากจุดต้นทางและจุดปลายทางในการเดินทาง (First/Last Mile Travel)

เป้าประสงค์ที่ 4.4.2 เพิ่มความคล่องตัวของระบบจราจร

- กลยุทธ์ที่ 4.4.2.1 สร้างโครงข่ายถนน สร้างเส้นทางลัดเพิ่มเติมและขยายช่องจราจร หรืออื่น ๆ เพื่อเพิ่มความคล่องตัวในการเดินทางด้วยยานพาหนะประเภทต่างๆ
- กลยุทธ์ที่ 4.4.2.2 ประยุกต์เทคโนโลยีมาใช้ในการบริหารจัดการระบบจราจร เช่น การประสานสัญญาณไฟจราจรตามทางแยก เป็นต้น

แนวทางการดำเนินการตามแผนปฏิบัติการด้านการแก้ไขปัญหาจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พ.ศ. 2566 – 2580) มีความสอดคล้องกับกลยุทธ์ที่ 4.4.2.1 และกลยุทธ์ที่ 4.4.2.2 ของแผนพัฒนากรุงเทพมหานคร ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2560 - 2580) ได้แก่ **แนวทางการดำเนินงานตามแนวทางการพัฒนาที่ 1 การพัฒนาโครงข่ายการจราจรเพิ่มเติมด้านกายภาพ (Hard Side)** และ**แนวทางการดำเนินงานตามแนวทางการพัฒนาที่ 2 ข้อ 1 มาตรการบริหารจัดการระบบควบคุมสัญญาณไฟจราจรที่ทางแยก** โดยการบริหารจัดการสัญญาณไฟให้สอดคล้องกับปริมาณจราจรในแต่ละทิศทาง รวมถึงการนำระบบเทคโนโลยีมาประยุกต์ใช้ในการปรับปรุงสัญญาณไฟจราจรอัจฉริยะ รวมถึงประยุกต์ใช้เทคโนโลยีบริหารจัดการข้อมูลจราจรรองรับการแก้ไขปัญหาจราจร **แนวทางการดำเนินงานตามแนวทางการพัฒนา 3 ข้อ 2 การจัดระบบตั๋วร่วม/ระบบค่าโดยสารร่วม (Common Ticket / Common Fare)** ที่มุ่งให้เกิดความสะดวกสบายในการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ รวมทั้งมีค่าใช้จ่ายในการเดินทางที่เหมาะสม **แนวทางการดำเนินงานตามแนวทางการพัฒนาที่ 3 ข้อ 3 การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกในการเชื่อมต่อการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ** โดยพิจารณาให้เกิดความสะดวกสบาย รวดเร็ว ปลอดภัย สำหรับการเชื่อมต่อการเดินทางหลายรูปแบบ และ**แนวทางการดำเนินงานตามแนวทางการพัฒนาที่ 3 ข้อ 4 การเพิ่มประสิทธิภาพการเข้าถึงระบบขนส่งสาธารณะ** เพื่อให้เกิดความสะดวกสำหรับการเข้าถึงระบบขนส่งสาธารณะหลัก ทั้งจากจุดต้นทางและจุดปลายทางในการเดินทาง (First/Last Mile Travel)

2.3.3 แผนปฏิบัติราชการของกรมทางหลวง (พ.ศ. 2566-2570)

แผนปฏิบัติราชการของกรมทางหลวง พ.ศ. 2566-25670 เป็นกรอบกำหนดแผนในการปฏิบัติงานของหน่วยงาน โดยมีภารกิจหลักในการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานด้านทางหลวงให้มีโครงข่ายสมบูรณ์ครอบคลุมทั่วประเทศ และเชื่อมโยงกับต่างประเทศ ตลอดจนงานควบคุมทางหลวงในความรับผิดชอบ เพื่ออำนวยความสะดวกรวดเร็วและปลอดภัยในทางหลวงทั่วประเทศ โดยมีประเด็นการพัฒนาประกอบด้วย 5 ด้านดังนี้

1) ด้านการพัฒนาโครงข่ายทางหลวง
2) ด้านบำรุงรักษาและบริหารจัดการโครงข่ายทางหลวง
3) ด้านความปลอดภัย
4) ด้านบริหารจัดการองค์กร
5) ด้านงานวิจัย สิ่งแวดล้อม และการพัฒนาอย่างยั่งยืน

โดยประเด็นการพัฒนาของแผนปฏิบัติการฯได้กำหนดเป้าหมายในการดำเนินงานไว้ ดังนี้

ประเด็นการพัฒนา	เป้าประสงค์
1. ด้านการพัฒนาโครงข่ายทางหลวง เป้าหมายยุทธศาสตร์: การพัฒนาโครงข่ายทางหลวงที่เชื่อมโยง (Conectivity) เข้าถึง (Acessibility) และคล่องตัว (Mobility) ตามมาตรฐานลำดับชั้นทางหลวง (Road Hierachy)	1.1 มีโครงข่ายทางหลวงที่สามารถเชื่อมโยงและเข้าถึงพื้นที่เศรษฐกิจและจุดเชื่อมต่อการขนส่งรูปแบบอื่นได้อย่างสมบูรณ์และต่อเนื่อง รวมถึงสนับสนุนการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งไปสู่การขนส่งทางรางและน้ำ เพื่อให้การเดินทางและขนส่งสินค้ามีความสะดวก รองรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจและชุมชนเมืองและลดต้นทุนด้านโลจิสติกส์ 1.2 มีการพัฒนาและปรับปรุงโครงข่ายทางหลวงให้เกิดความคล่องตัว สามารถสนับสนุนการเดินทางและขนส่งสินค้าได้อย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อแก้ไขปัญหาจราจรและลดความสูญเสียจากความล่าช้าบนโครงข่ายทางหลวง 1.3 มีการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงและสิ่งอำนวยความสะดวก เพื่อรองรับกิจกรรมการเดินเท้า การข้ามถนนและการสัญจรอื่น ๆ ของผู้ใช้ถนนกลุ่มเปราะบางได้อย่างสะดวกและปลอดภัย 1.4 มีการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงให้มีความคล่องตัว(Mobility) และเข้าถึง (Accessibility) สอดคล้องกับมาตรฐานลำดับชั้นทางหลวง (Road Hierarchy)
2. ด้านบำรุงรักษาและบริหารจัดการโครงข่ายทางหลวง เป้าหมายยุทธศาสตร์: การบำรุงรักษาและบริหารจัดการโครงข่ายทางหลวงที่ทันต่อสถานการณ์ เพื่อความพร้อมของการให้บริการอย่างต่อเนื่องและมีคุณภาพ	2.1 มีการบำรุงรักษาทางและสะพานในแต่ละลำดับชั้นทางหลวง (Road Hierarchy) เพื่อให้ได้เป้าหมายตามเกณฑ์คุณภาพและความปลอดภัยที่กำหนด 2.2 มีการบริหารจัดการจราจรและเส้นทาง เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้ใช้ทางได้อย่างมีประสิทธิภาพและทันต่อทุกสถานการณ์ ทั้งในสภาวะปกติ พื้นที่งานก่อสร้างและบำรุงทางตลอดจนเหตุการณ์ไม่ปกติและภัยพิบัติต่าง ๆ 2.3 มีการบูรณาการการแก้ไขปัญหาภัยพิบัติอย่างยั่งยืน โดยอาศัยเทคโนโลยี นวัตกรรมและระบบการบริหารจัดการที่มีประสิทธิภาพ 2.4 มีการควบคุมน้ำหนักยานพาหนะให้เป็นไปตามกฎหมายและมาตรฐานสากล เพื่อยืดอายุการใช้งานและลดภาระงบประมาณบำรุงรักษาทางหลวง
3. ด้านความปลอดภัย เป้าหมายยุทธศาสตร์: เพิ่มประสิทธิภาพ และยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยของโครงข่ายทางหลวงและพื้นที่งานก่อสร้างและบำรุงทาง	3.1 มีการกำหนดมาตรฐานความปลอดภัยของโครงข่ายทางหลวงในแต่ละลำดับชั้นทางหลวง (Road Hierarchy) และดำเนินการแก้ไขปรับปรุงให้เป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนดไว้ 3.2 มีการดำเนินการเพื่อป้องกันและลดอุบัติเหตุบนโครงข่ายทางหลวงโดยเน้นการทำงานในเชิงรุก (Proactive)

ประเด็นการพัฒนา	เป้าประสงค์
	3.3 มีการจัดการปัญหาและลดความรุนแรงของอุบัติเหตุการชนในลักษณะที่เป็นสาเหตุสำคัญของการเสียชีวิตและการบาดเจ็บบนทางหลวงอย่างเป็นรูปธรรม 3.4 มีกลไกขับเคลื่อนและสนับสนุนการยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยเพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุในพื้นที่งานก่อสร้างและบำรุงทาง
4. ด้านบริหารจัดการองค์กร เป้าหมายยุทธศาสตร์: สร้างบุคลากรยุคใหม่ เน้นการทำงานเชิงรุกและบูรณาการกับทุกภาคส่วนและมุ่งสู่การเป็นองค์กรดิจิทัล	4.1 เป็นองค์กรที่มีบุคลากรสำหรับโลกยุคใหม่ ที่สามารถปรับตัวต่อสถานการณ์การเปลี่ยนแปลงของโลก 4.2 เป็นองค์กรที่มีความรับผิดชอบต่อคนทุกกลุ่ม บนพื้นฐานของความเข้าใจและหลักธรรมาภิบาล 4.3 เป็นองค์กรที่นำวัฒนธรรมองค์กรดิจิทัล (Digital Culture) สู่ทุกกิจกรรมการดำเนินงานขององค์กร (Value Chain) 4.4 เป็นองค์กรที่มีวัฒนธรรมการทำงานเชิงรุกและสามารถบูรณาการกับทุกภาคส่วน
5. ด้านงานวิจัย สิ่งแวดล้อมและการพัฒนาอย่างยั่งยืน เป้าหมายยุทธศาสตร์: ขับเคลื่อนงานวิจัยและนวัตกรรมมุ่งพัฒนาทางหลวงที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมและคนทุกกลุ่ม และส่งเสริมการบรรลุเป้าหมายการพัฒนาอย่างยั่งยืน	5.1 มีผลงานวิจัยและนวัตกรรมที่สามารถนำมาประยุกต์ใช้ในภารกิจตามห่วงโซ่คุณค่า (Value Chain) อย่างเป็นรูปธรรม 5.2 มีกลไกการทำงานที่มุ่งเน้นการพัฒนาทางหลวงที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมและคนทุกกลุ่มให้มากยิ่งขึ้น 5.3 มีการนำเป้าหมายหมายการพัฒนาอย่างยั่งยืน (Sustainable Development Goals: SDGs) มาใช้กำหนดเป็นเป้าหมายในการดำเนินภารกิจที่เกี่ยวข้อง

ที่มา: การศึกษาจัดทำแผนปฏิบัติการของกรมทางหลวงระยะที่ 2 (พ.ศ. 2566-2570) และแผนปฏิบัติราชการของกรมกทางหลวง พ.ศ. 2566-2570

แนวทางการดำเนินการตามแผนปฏิบัติการด้านการแก้ไขปัญหาจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พ.ศ. 2566 – 2580) มีความสอดคล้องกับ**ประเด็นการพัฒนาที่ 1 ด้านการพัฒนาโครงข่ายทางหลวง** โดยเป็นแนวทางการพัฒนาเพิ่มโครงข่ายถนน และเพื่อการเข้าถึงทางหลวงลำดับชั้นต่าง ๆ และเพิ่มความคล่องตัวในการเชื่อมต่อการเดินทาง อีกทั้งส่งเสริมการเดินทางทางเท้า นอกจากนี้ยังมีความสอดคล้องกับ**ประเด็นการพัฒนาที่ 2 ด้านบำรุงรักษาและบริหารจัดการโครงข่ายทางหลวง** เพื่อบริหารจัดการจราจรในแต่ละเส้นทางให้มีประสิทธิภาพ โดยมีการบูรณาการการแก้ไขปัญหาภัยพิบัติอย่างยั่งยืน โดยอาศัยเทคโนโลยี นวัตกรรมและระบบการบริหารจัดการที่มีประสิทธิภาพ

2.3.4 แผนปฏิบัติการด้านคมนาคม (พ.ศ. 2566-2570) กระทรวงคมนาคม

แผนปฏิบัติการด้านคมนาคม พ.ศ. 2566–2570 เป็นกรอบทิศทางการดำเนินงานของกระทรวงคมนาคมและหน่วยงานในสังกัด ให้มีการปฏิบัติงานที่สอดคล้องเชื่อมโยงกันอย่างต่อเนื่องและเป็นระบบกับทุกภาคส่วน ให้สามารถตอบสนองต่อวิสัยทัศน์ พันธกิจ และยุทธศาสตร์ขององค์กรเพื่อให้บรรลุเป้าหมายที่กำหนด โดยได้กำหนดวิสัยทัศน์ พันธกิจ ยุทธศาสตร์ และเป้าประสงค์ ไว้ดังนี้

วิสัยทัศน์ของกระทรวงคมนาคม

“พัฒนาโครงข่ายและบริการระบบขนส่ง เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิต เสริมสร้างระบบเศรษฐกิจ และเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม”

พันธกิจของกระทรวงคมนาคม

1) บริหารนโยบาย ขับเคลื่อนและบูรณาการแผนที่สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติและเป้าหมายการพัฒนาประเทศ
2) ปรับปรุงและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบขนส่งให้เกิดประโยชน์สูงสุดและมีประสิทธิภาพ รวมทั้งสนับสนุนการพัฒนาอุตสาหกรรม เกษตรกรรม การท่องเที่ยว และแก้ไขปัญหาจราจร
3) ยกระดับและเพิ่มขีดความสามารถของระบบราง และพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานสิ่งอำนวยความสะดวกและปัจจัยสนับสนุนที่ส่งเสริมการขนส่ง ทางรางและการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ
4) กำกับ ดูแลอย่างมีธรรมาภิบาล สร้างความปลอดภัย รวมทั้งปรับปรุงพัฒนาระบบกฎหมายและมาตรฐานให้ทันต่อการเปลี่ยนแปลง และเป็นไปตามหลักสากล
5) ปรับปรุงและพัฒนาระบบให้บริการที่ทันสมัย มีคุณภาพ มีประสิทธิภาพ ลดอุปสรรคและอำนวยความสะดวกแก่ประชาชน
6) ส่งเสริม และสนับสนุนระบบขนส่งที่ยั่งยืน เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม และรองรับทุกคนตามแนวคิดเศรษฐกิจชีวภาพ เศรษฐกิจหมุนเวียน และเศรษฐกิจสีเขียว
7) บริหารและพัฒนาองค์กร ให้มีสมรรถนะสูง ยืดหยุ่น คล่องตัวมีธรรมาภิบาลและสอดคล้องกับบริบทที่เปลี่ยนแปลง

แผนปฏิบัติการด้านคมนาคม พ.ศ. 2566-2570 ประกอบด้วย ประเด็นยุทธศาสตร์จำนวน 4 ประเด็นยุทธศาสตร์หลัก เพื่อตอบสนองและสะท้อนไปถึงวิสัยทัศน์ และพันธกิจดังนี้

- **ยุทธศาสตร์ที่ 1** ยกระดับคุณภาพการให้บริการด้านการคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ (Service Quality Enhancement)
- **ยุทธศาสตร์ที่ 2** พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งเพื่อสนับสนุนการพัฒนาประเทศ (Infrastructure Development)
- **ยุทธศาสตร์ที่ 3** ปรับปรุงมาตรฐานความปลอดภัยและสนับสนุนการเดินทางที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Safety and Sustainability)

- **ยุทธศาสตร์ที่ 4** พัฒนาองค์กรและระบบงานให้ทันสมัยมีประสิทธิภาพและโปร่งใส (Smart Govemance)

โดยได้กำหนดเป้าประสงค์ของแต่ละยุทธศาสตร์ไว้ ดังนี้

ประเด็นยุทธศาสตร์	เป้าประสงค์
ยุทธศาสตร์ที่ 1 ยกระดับคุณภาพการให้บริการด้านการคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ (Service Quality Enhancement)	1.1 ยกระดับคุณภาพบริการและเพิ่มการใช้ประโยชน์โครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกด้วยการขนส่งทางถนนที่มีประสิทธิภาพ 1.2 ยกระดับคุณภาพการให้บริการและเพิ่มขีดความสามารถของระบบคมนาคมขนส่งทางรางเพื่อเป็นรูปแบบการขนส่งหลักของประเทศในอนาคต 1.3 ยกระดับการคมนาคมขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีเพื่อเพิ่มศักยภาพและลดต้นทุนการขนส่งของประเทศ 1.4 สร้างความเข้มแข็งให้กับภาคการให้บริการขนส่งทางอากาศให้สามารถแข่งขันได้ในระดับสากล 1.5 ยกระดับคุณภาพการให้บริการระบบขนส่งสาธารณะและการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเพื่อสนับสนุนการขนส่งที่ไร้รอยต่อ 1.6 เตรียมพร้อมรองรับเทคโนโลยีและการเปลี่ยนแปลงของยานพาหนะ การขนส่ง และการเดินทางในรูปแบบใหม่
ยุทธศาสตร์ที่ 2 พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งเพื่อสนับสนุนการพัฒนาประเทศ	2.1 พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกทางถนนรองรับการบริการประชาชนและขับเคลื่อนภาคเศรษฐกิจของประเทศที่มีประสิทธิภาพ 2.2 เร่งพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรางและสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีประสิทธิภาพเพื่อเปลี่ยนผ่านสู่การเป็นรูปแบบขนส่งหลักของประเทศในอนาคต 2.3 พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคมขนส่งทางน้ำให้มีประสิทธิภาพเพื่อสนับสนุนการเดินทาง การท่องเที่ยวและเป็นรูปแบบการขนส่งทางเลือกในการให้บริการและลดต้นทุนการขนส่งของประเทศ 2.4 ปรับปรุงพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคมขนส่งทางอากาศเพื่อรองรับการขยายตัวและเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันในอุตสาหกรรมการบินภายในและระหว่างประเทศ 2.5 เร่งขับเคลื่อนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบขนส่งมวลชนในเขตเมืองให้ทั่วถึงครอบคลุมเพื่อผลักดันให้เกิดการเปลี่ยนผ่านไปสู่การเดินทางที่ยั่งยืน

ประเด็นยุทธศาสตร์	เป้าประสงค์
ยุทธศาสตร์ที่ 3 ปรับปรุงมาตรฐานความปลอดภัยและสนับสนุนการเดินทางที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม	3.1 ปรับปรุงมาตรฐานความปลอดภัยและลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุทางถนนอย่างยั่งยืนในทุกมิติ 3.2 ยกระดับความปลอดภัยในการเดินทางและการคมนาคมขนส่งทางราง 3.3 เพิ่มความปลอดภัยและลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุจากการคมนาคมขนส่งทางน้ำ 3.4 เสริมสร้างความปลอดภัยของการเดินทางทางอากาศเพื่อความมั่นคงและเป็นไปตามมาตรฐานสากล 3.5 มุ่งมั่นพัฒนาการคมนาคมขนส่งที่ยั่งยืนและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม
ยุทธศาสตร์ที่ 4 พัฒนาองค์กรและระบบงานให้ทันสมัย มีประสิทธิภาพและโปร่งใส (Smart Governance)	4.1 พัฒนาองค์กรและกระบวนงานในระบบราชการให้ทันสมัย มีประสิทธิภาพ สนองต่อพันธกิจการไปสู่องค์กรสมรรถนะสูง 4.2 เพิ่มศักยภาพและขีดความสามารถของหน่วยงานและบุคลากรเพื่อขับเคลื่อนพันธกิจไปสู่องค์กรสมรรถนะสูงรองรับกับการเปลี่ยนแปลงที่จะเกิดขึ้นในอนาคต 4.3 บริหารราชการโดยยึดหลักธรรมาภิบาล มีความโปร่งใส ปลอดการทุจริตและประพฤติมิชอบ

ที่มา: แผนปฏิบัติการด้านคมนาคม พ.ศ. 2566–2570 และแผนปฏิบัติราชการสำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม

แนวทางการดำเนินการตามแผนปฏิบัติการด้านการแก้ไขปัญหาจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พ.ศ. 2566 – 2580) มีความสอดคล้องกับ**ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 1 ยกระดับคุณภาพการให้บริการด้านการคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์** โดยมีเป้าประสงค์ให้เกิดการยกระดับคุณภาพการให้บริการ เพิ่มการใช้ประโยชน์โครงสร้างพื้นฐาน และยกระดับคุณภาพการให้บริการระบบขนส่งสาธารณะ เพื่อสนับสนุนการเดินทางแบบไร้รอยต่อ และ**ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 2 พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งเพื่อสนับสนุนการพัฒนาประเทศ** มีการกำหนดการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกทางถนน และการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบขนส่งมวลชนในเขตเมืองให้ทั่วถึงและครอบคลุม เพื่อรองรับและขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศ

2.3.5 แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย (พ.ศ. 2566-2570) สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2566-2570 มีวัตถุประสงค์เพื่อให้ “ระบบโลจิสติกส์เป็นกลไกสำคัญในการผลักดันให้ประเทศไทยเป็นประตูการค้าที่สำคัญในอนุภูมิภาคและภูมิภาค โดยประกอบด้วยแนวทางการพัฒนา 5 แนวทางทาง ดังนี้

แนวทางการพัฒนา	เป้าหมาย
1. การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก	ต้นทุนการขนส่งสินค้าในกิจกรรมโลจิสติกส์ลดลง
2. การยกระดับมาตรฐานและเพิ่มมูลค่าโซอุปทาน	ต้นทุนโลจิสติกส์สินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมลดลง
3. การพัฒนาพิธีการศุลกากรและกระบวนการนำเข้า-ส่งออกที่เกี่ยวข้อง และการอำนวยความสะดวกในการขนส่งระหว่างประเทศ	ประสิทธิภาพด้านพิธีการศุลกากรและการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าดีขึ้น
4. การพัฒนาศักยภาพผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย (Logistics Service Provider: LSPs)	ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทยมีศักยภาพในการดำเนินธุรกิจทั้งออนไลน์และออฟไลน์เพิ่มขึ้น
5. การส่งเสริมการวิจัยและพัฒนานวัตกรรม การพัฒนาบุคลากร และการติดตามผลด้านโลจิสติกส์	ผลงานวิจัยและพัฒนานวัตกรรมนวัตกรรมและเทคโนโลยีด้านโลจิสติกส์ได้รับการนำไปใช้ในเชิงพาณิชย์เพิ่มขึ้น

ที่มา: แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2566-2570, สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

แนวทางการดำเนินการตามแผนปฏิบัติการด้านการแก้ไขปัญหาจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พ.ศ. 2566 – 2580) **มีความสอดคลองกับแนวทางการพัฒนาที่ 1 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก โดยการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก เพื่อลดต้นทุนในการขนส่งสินค้าและเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ**

2.3.6 แผนพัฒนาทางหลวงเชื่อมโยงคมนาคมขนส่งอย่างบูรณาการ (พ.ศ. 2560-2569)

กรมทางหลวง ได้แบ่งการพัฒนาโครงข่ายการให้บริการออกเป็น 3 กลุ่มหลัก คือ

1) โครงข่ายหลัก ได้แก่ ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (Motorway) ทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างประเทศ และขยายทางสายประธานให้เป็น 4 ช่องจราจร
2) โครงข่ายสนับสนุนประเภท Function ได้แก่ การก่อสร้างเพิ่มช่องจราจร ทางเลี่ยงเมือง ก่อสร้างทางแนวใหม่ บูรณะปรับปรุงทาง ทางแยกต่างระดับ สะพาน อุโมงค์ ก่อสร้างสะพานข้ามทางรถไฟ และ ก่อสร้างทางลาดยาง
3) โครงข่ายสนับสนุนประเภท Agenda ได้แก่ สนับสนุนระบบโลจิสติกส์ แก้ไขปัญหาจราจรในพื้นที่ กทม. ปริมณฑล และเมืองหลัก และเศรษฐกิจพิเศษ

ทั้งนี้ เพื่อตอบสนองแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศที่มุ่งเน้นการพัฒนาการขนส่งระบบราง สนับสนุนการพัฒนาการขนส่งทางน้ำและทางอากาศ เพื่อเป้าหมายในการลดต้นทุนทางด้านโลจิสติกส์การขนส่งของประเทศ แผนพัฒนาทางหลวงเชื่อมโยงการคมนาคมขนส่งอย่างบูรณาการ ในช่วง 10 ปี (พ.ศ. 2560-2569) มียุทธศาสตร์สำหรับแผนพัฒนาดังกล่าว คือ “ยุทธศาสตร์แผนพัฒนาทางหลวงเชื่อมโยงการคมนาคมขนส่งอย่างบูรณาการ” แผนพัฒนาดังกล่าวแบ่งกลุ่มโครงการหลักออกเป็น 5 ด้าน ได้แก่

1) โครงการพัฒนาทางหลวงเพื่อเพิ่มความคล่องตัวในการเดินทางบนโครงข่ายทางหลวง (Mobillity) คือ ความรวดเร็วในการเดินทางของผู้สัญจร และสินค้าในระบบโลจิสติกส์

2) โครงการพัฒนาทางหลวงเพื่อเชื่อมต่อโครงข่ายระเบียงเศรษฐกิจระหว่างทางหลวงและพื้นที่สำคัญเพื่อเร่งรัดการพัฒนา (Connectivity) คือ การเชื่อมโยงระเบียงเศรษฐกิจ พื้นที่ชายแดนและเขตเศรษฐกิจพิเศษ รวมถึงการเชื่อมโยงเมืองในภูมิภาค
3) โครงการพัฒนาทางหลวงเพื่อเพิ่มศักยภาพของโครงข่ายทางหลวงในการเข้าถึงพื้นที่อย่างครอบคลุม (Accessibillity) คือ การเข้าถึงพื้นที่ที่เป็นยุทธศาสตร์เช่น พื้นที่ท่องเที่ยว พื้นที่ที่สนับสนุนความมั่นคงชายแดนภาคใต้ พื้นที่นิคมอุตสาหกรรมและเขตเศรษฐกิจพิเศษ
4) โครงการพัฒนาทางหลวงเพื่อสนับสนุนการเชื่อมโยงกับโครงข่ายระบบรางและสนับสนุนการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่ง (Modal Shift Support) คือ การเชื่อมต่อกับการขนส่งหลายรูปแบบและบูรณาการระบบคมนาคมขนส่ง
5) โครงการพัฒนาทางหลวงเพื่อสนับสนุนการพัฒนาที่ยั่งยืน (Sustainable) คือ ความเท่าเทียมในการกระจายงบประมาณ (Equity) การลดมลพิษ (Emission) ความปลอดภัยในการเดินทาง (Safety)

2.3.7 แผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (M-Map และ M-Map2)

การพัฒนาระบบขนส่งมวลชนทางรางมาช่วยแก้ไข หรือบรรเทาปัญหาการจราจรติดขัด โดยจะทำการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล คาดว่าจะส่งผลให้ประชาชนสามารถเดินทางได้สะดวก ลดเวลาในการเดินทาง ส่งผลดีต่อเศรษฐกิจและสิ่งแวดล้อม โดยการก่อสร้างนั้นยึดหลักตามแนวความคิด “แผนแม่บทการขนส่งมวลชนทางราง” ที่ได้เสนอให้เป็นแบบ “รัศมีและวงแหวน (Radial and Circumferential Pattern)” ซึ่งมีความเหมาะสมกับ 2 แนวทางการพัฒนาของกรุงเทพมหานครที่เป็นเมืองขนาดใหญ่มีลักษณะเป็นจุดศูนย์กลางเดียว (Monocentric) และการกระจายของชุมชนชานเมืองเกิดขึ้นรอบ ๆ โดยมีความก้าวหน้าในการดำเนินงานและสถานะในปัจจุบันของรถไฟฟ้าแต่ละเส้นทาง สรุปได้ดังนี้ (กรมการขนส่งทางราง, 2567)

1) รถไฟฟ้าที่เปิดให้บริการแล้ว 13 เส้นทาง 276.84 กม. 194 สถานี

- หมอชิต -สมุทรปราการ (สีเขียวอ่อน) (37.10 กม.)
- หมอชิต -สะพานใหม่ -คูคต (สีเขียวอ่อน) (18.70 กม.)
- สนามกีฬาแห่งชาติ -บางหว้า (สีเขียวเข้ม) (14 กม.)
- บางซื่อ -หัวลำโพง (สีน้ำเงิน) (20 กม.)
- บางซื่อ -ท่าพระ (สีน้ำเงิน) (13 กม.)
- หัวลำโพง -บางแค (สีน้ำเงิน) (14 กม.)
- บางใหญ่ -เตาปูน (สีม่วง) (23 กม.)
- บางซื่อ -รังสิต (สีแดงเข้ม) (26.30 กม.)
- บางซื่อ -ตลิ่งชัน (สีแดงอ่อน) (15.26 กม.)
- กรุงธนบุรี -คลองสาน (สีทอง) (1.88 กม.)
- ARL พญาไท -สุวรรณภูมิ (สายท่าอากาศยาน) (28.70 กม.)
- ลาดพร้าว -สำโรง (สีเหลือง) (30.40 กม.)
- แคราย -มีนบุรี (สีชมพู) (34.50 กม.)

2) รถไฟฟ้าที่อยู่ระหว่างก่อสร้าง 4 โครงการ 70.9 กม. 36 สถานี

- ส่วนต่อขยายช่วงสถานีศรีรัช –เมืองทองธานี (สีชมพู) (3 กม.)
- ศูนย์วัฒนธรรมฯ –มีนบุรี (สีส้ม) (22.50 กม.)
- ARL พญาไท –ดอนเมือง (สายท่าอากาศยาน) (21.80 กม.)
- เตาปูน –ราษฎร์บูรณะ (สีม่วง) (23.60 กม.)

3) รถไฟฟ้าที่อยู่ระหว่างประกวดราคา 1 โครงการ 13.4 กม. 11 สถานี

- ศูนย์วัฒนธรรมฯ -บางขุนนนท์ (สีส้ม) (13.40 กม.)

4) รถไฟฟ้าที่อยู่ระหว่างดำเนินการ PPP 6 โครงการ 71.49 กม. 38 สถานี

- รังสิต –มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต (สีแดงเข้ม) (8.84 กม.)
- บางซื่อ –หัวลำโพง (สีแดงเข้ม) (5.76 กม.)
- ตลิ่งชัน –ศาลายา (สีแดงอ่อน) (14.80 กม.)
- ตลิ่งชัน –ศิริราช (สีแดงอ่อน) (5.70 กม.)
- บางซื่อ –มักกะสัน –หัวหมาก (สีแดงอ่อน) (20.14 กม.)
- วัชรพล -ทองหล่อ (สีเทา) (16.25 กม.)

5) รถไฟฟ้าที่อยู่ระหว่างเตรียมความพร้อมโครงการ 9 โครงการ 120.78 กม. 81 สถานี

- สมุทรปราการ -บางปู (สีเขียวอ่อน) (9.50 กม.)
- คูคต -ลำลูกกา (สีเขียวอ่อน) (6.50 กม.)
- บางแค - พุทธมณฑลสาย 4 (สีน้ำเงิน) (8 กม.)
- หัวลำโพง –วงเวียนใหญ่ -มหาชัย (สีแดงเข้ม) (38 กม.)
- ส่วนต่อขยายช่วงแยกรัชดา –ลาดพร้าว -แยกรัชโยธิน (สีเหลือง) (2.60 กม.)
- คลองสาน -ประชาธิปก (สีทอง) (0.92 กม.)
- พระโขนง -ท่าพระ (สีเทา) (23.66 กม.)
- ดินแดง -สาทร (สีฟ้า) (9.50 กม.)
- แคราย -ลำสาลี (บึงกุ่ม) (สีน้ำตาล) (22.10 กม.)

ส่วนที่ 3 ความสอดคล้องกับเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืนแห่งสหประชาชาติ (SDGs)

สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติได้เชื่อมโยงเป้าหมายของแผนแม่บทย่อยภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (1) กับเป้าหมายย่อย (Targets) ของ SDGs ดัง**รูปที่ 3-1** ซึ่งเป็นไปตามแผนการขับเคลื่อนเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืนสำหรับประเทศไทย (Thailand's SDG Roadmap) ที่คณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบ เมื่อวันที่ 24 มีนาคม พ.ศ. 2563 ตามที่คณะกรรมการเพื่อการพัฒนาที่ยั่งยืนเสนอเพื่อใช้เป็นข้อมูลประกอบการจัดทำโครงการและแผนระดับที่ 3 ของหน่วยงานของรัฐ

จากการทบทวนความสอดคล้องของแผนปฏิบัติการด้านการแก้ไขปัญหาจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พ.ศ. 2567 – 2580) กับแผนระดับที่ 2 แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ ประกอบด้วยประเด็นดังต่อไปนี้

ประเด็นโครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์และดิจิทัล (ด้านที่ 7)

จาก**รูปที่ 3-1** จะเห็นได้ว่า มีส่วนสอดคล้องเกี่ยวข้องกับเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืนหลายด้าน อย่างไรก็ตาม เป้าหมายย่อยของแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (Goal) จะมีความสอดคล้องกับเป้าหมายย่อยของ SDGs ที่ได้กำหนดความเชื่อมโยงดังกล่าวไว้แล้ว สรุปได้ดังนี้

1) เป้าหมายย่อยแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ การพัฒนาการขนส่งทางถนนเพื่อสนับสนุนการพัฒนาเมืองและพื้นที่พิเศษ และเชื่อมต่อกับระบบขนส่งรูปแบบอื่น เป้าหมายย่อย SDGs ที่สอดคล้อง SDG0901 พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่มีคุณภาพ เชื่อถือได้ ยั่งยืนและมีความยืดหยุ่นต่อการเปลี่ยนแปลง ซึ่งรวมถึงโครงสร้างพื้นฐานระดับภูมิภาคและที่ข้ามเขตแดน เพื่อสนับสนุนการพัฒนาทางเศรษฐกิจและความเป็นอยู่ที่ดีของมนุษย์ โดยมุ่งเป้าที่การเข้าถึงได้ในราคาที่สามารถจ่ายได้และเท่าเทียมสำหรับทุกคน
2) เป้าหมายย่อยแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ การเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองเพิ่มขึ้น เป้าหมายย่อย SDGs ที่สอดคล้อง SDG0901 พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่มีคุณภาพ เชื่อถือได้ ยั่งยืนและมีความยืดหยุ่นต่อการเปลี่ยนแปลง ซึ่งรวมถึงโครงสร้างพื้นฐานระดับภูมิภาคและที่ข้ามเขตแดน เพื่อสนับสนุนการพัฒนาทางเศรษฐกิจและความเป็นอยู่ที่ดีของมนุษย์ โดยมุ่งเป้าที่การเข้าถึงได้ในราคาที่สามารถจ่ายได้และเท่าเทียมสำหรับทุกคน
3) เป้าหมายย่อยแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ พัฒนาและบูรณาการ การเดินทางและขนส่งทุกรูปแบบและฐานข้อมูล เพื่อนำไปสู่การควบคุมสั่งการและบริหารจัดการจราจรอัจฉริยะทั้งในระดับพื้นที่และระดับประเทศ เป้าหมายย่อย SDGs ที่สอดคล้อง SDG0901 พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่มีคุณภาพ เชื่อถือได้ ยั่งยืนและมีความยืดหยุ่นต่อการเปลี่ยนแปลง ซึ่งรวมถึงโครงสร้างพื้นฐานระดับภูมิภาคและที่ข้ามเขตแดน เพื่อสนับสนุนการพัฒนาทางเศรษฐกิจและความเป็นอยู่ที่ดีของมนุษย์ โดยมุ่งเป้าที่การเข้าถึงได้ในราคาที่สามารถจ่ายได้และเท่าเทียมสำหรับทุกคน

ดังนั้น การดำเนินการตามแผนปฏิบัติการด้านการแก้ไขปัญหาจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พ.ศ. 2567 – 2580) เพื่อให้มีส่วนช่วยในการบรรลุเป้าหมายตามแผนย่อยในประเด็นของแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ เป็นการดำเนินการที่มีส่วนช่วยผลักดันตามเป้าหมายย่อยของ SDGs เช่นเดียวกัน การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน การส่งเสริมสนับสนุนด้านเศรษฐกิจ การเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน การทำให้การเดินทางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลมีประสิทธิภาพ ทำให้ความเป็นอยู่คุณภาพชีวิตของประชาชนดีขึ้น นอกจากนี้ การแก้ไขปัญหาการจราจรและการเพิ่มประสิทธิภาพการเดินทางทั้งทางถนน และระบบขนส่งสาธารณะยังมีส่วนในการช่วยลดค่าใช้จ่ายในการเดินทาง ต้นทุนทางด้านโลจิสติกส์ รวมถึง ช่วยลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่มีส่วนให้เกิดการพัฒนาอย่างยั่งยืนอีกด้วย

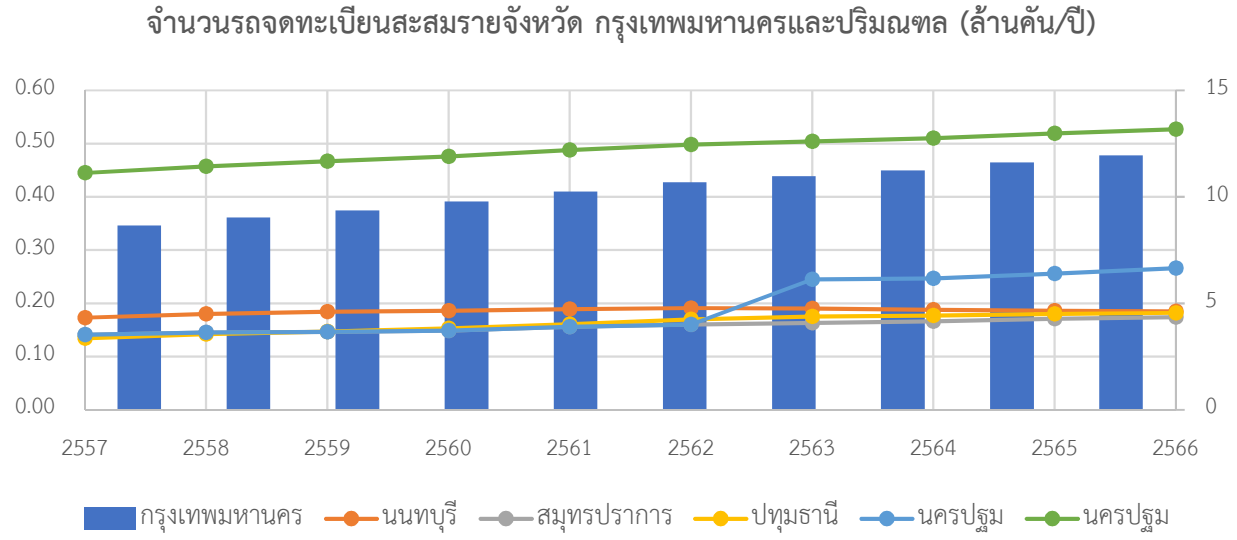
ที่มา: สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

รูปที่ 3-1 ความเชื่อมโยงของเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (SDGs) กับแผนแม่บทย่อยภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ

ส่วนที่ 4 สาระสำคัญของแผนปฏิบัติการด้านการแก้ไขปัญหาจราจร ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

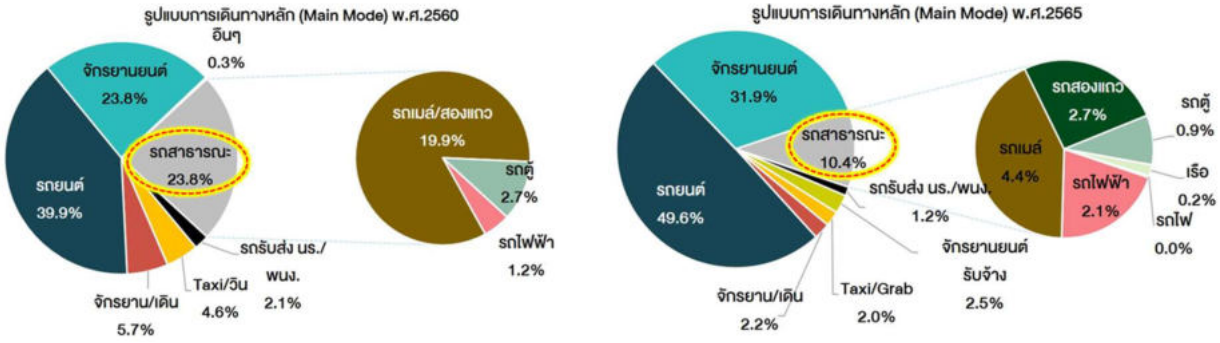
4.1 สถานการณ์การเดินทางในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลและประเด็นท้าทาย

สภาพการจราจรและการเดินทางในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑลที่มีแนวโน้มการเดินทางด้วยรูปแบบยานพาหนะส่วนบุคคลที่เพิ่มมากขึ้น จากสัดส่วนการเดินทางของรถยนต์และรถจักรยานยนต์ประมาณร้อยละ 64 ในปี 2560 และเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 80 ในปี 2565 ซึ่งมีทิศทางสอดคล้องกับจำนวนรถจดทะเบียนสะสมที่เพิ่มมากขึ้น โดยในปี 2560 มีจำนวนรถจดทะเบียนสะสมประมาณ 11.865 ล้านคัน และเพิ่มขึ้นเป็น 12.929 ล้านคัน ในปี 2565 ในขณะที่สัดส่วนการใช้ระบบขนส่งสาธารณะลดลง โดยปี 2560 มีสัดส่วนการใช้ระบบขนส่งสาธารณะประมาณร้อยละ 23 และมีสัดส่วนลดลงเหลือเพียงร้อยละ 11 ในปี 2565 โดยเฉพาะปริมาณผู้โดยสารระบบรถโดยสารประจำทาง ถึงแม้ว่าจะมีโครงข่ายระบบรถไฟฟ้าให้บริการ 240 กิโลเมตร ทั้งนี้ในการลดลงของสัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะมีสาเหตุจากความไม่ครอบคลุมของโครงข่าย ค่าใช้จ่ายในการเดินทางสูง รูปแบบการให้บริการที่ไม่ตอบสนองความต้องการเดินทาง ความไม่สะดวกในการเข้าถึงระบบขนส่งสาธารณะ การขาดการเตรียมระบบหรือสิ่งอำนวยความสะดวกการเชื่อมต่อการเดินทาง และผลกระทบจากการแพร่ระบาดของ COVID-19 ในช่วงปี 2563 เป็นต้นมา



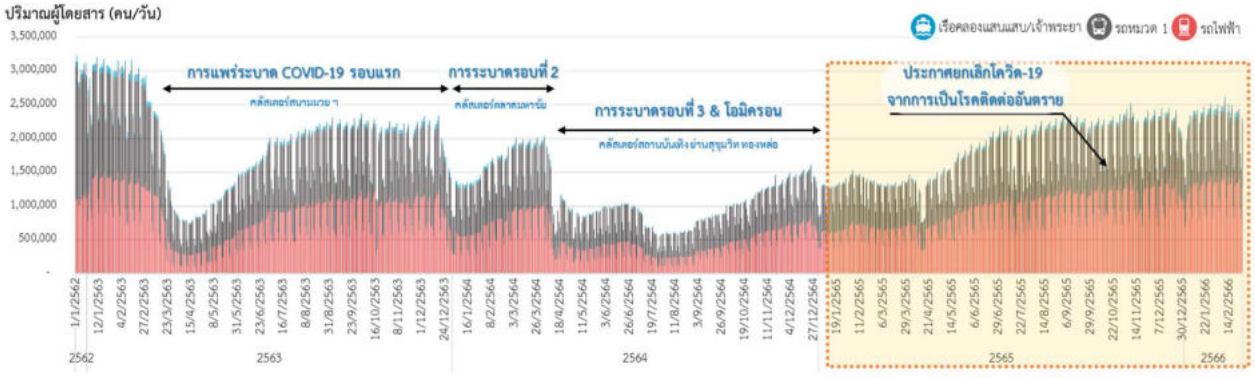
ที่มา: กรมขนส่งทางบก, 2566

รูปที่ 4-1 สถิติจำนวนรถจดทะเบียนสะสมในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล



ที่มา: โครงการศึกษาสำรวจความต้องการการเดินทาง (Travel Demand Survey) และปรับปรุงฐานข้อมูลการเคลื่อนย้ายสินค้า เพื่อการวางแผนระบบขนส่งของประเทศ (TDS 2560) และ โครงการศึกษาสำรวจการเดินทางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (BTDS 2565) ของ สนข.

รูปที่ 4-2 สัดส่วนรูปแบบการเดินทางในเขตพื้นที่กรุงเทพและปริมณฑล พ.ศ. 2560 และ พ.ศ. 2565



ที่มา: กระทรวงคมนาคม, 2566

รูปที่ 4-3 สถิติการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

โครงข่ายถนนในปัจจุบันในพื้นที่ศึกษา (พื้นที่ภายในวงแหวนรอบนอกและส่วนต่อขยายรถไฟฟ้า) แยกประเภทตามลำดับชั้นของถนน มีความสามารถในการรองรับการจราจรในแนวเหนือ-ใต้ (North-South Corridors) ค่อนข้างดีโดยมีโครงข่ายถนนหลักที่เป็นทางพิเศษ เช่น ทางด่วนสายอุดรรัถยา ทางยกระดับอุตราภิมุข ถนนพหลโยธิน ถนนวิภาวดีรังสิต ถนนวงแหวนรอบนอกฝั่งตะวันออกและฝั่งตะวันตก เป็นต้น ส่วนโครงข่ายถนนที่ในแนวตะวันออก-ตะวันตก (East-West Corridors) มีความสามารถในการรองรับปริมาณการจราจรไม่สูงนัก เพราะยังมีโครงข่ายถนนที่มีความจุสูง (High Capacity) ค่อนข้างน้อย ถึงแม้ว่าปัจจุบันจะมีทางพิเศษประจิมรัถยาให้บริการ แต่ยังคงไม่เพียงพอต่อความต้องการเดินทางทำให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดบนถนนต่างๆ ในแนวตะวันออก-ตะวันตก เพราะต้องรองรับปริมาณการจราจรที่สูงเมื่อเทียบกับความจุของถนน โดยในเขตตัวเมืองชั้นใน (พื้นที่ภายในวงแหวนรัชดาภิเษก) แยกประเภทตามลำดับชั้นของถนน ประกอบด้วย (1) โครงข่ายทางพิเศษ เช่น ทางด่วนเฉลิมมหานคร และทางด่วนศรีรัช ทางยกระดับอุตราภิมุข เป็นต้น (2) ถนนในเขตเมืองชั้นในส่วนใหญ่ประกอบไปด้วยถนนรวมและกระจายการจราจรและถนนท้องถิ่นที่มีความหนาแน่นของถนนต่อพื้นที่สูงกว่าพื้นที่รอบนอก

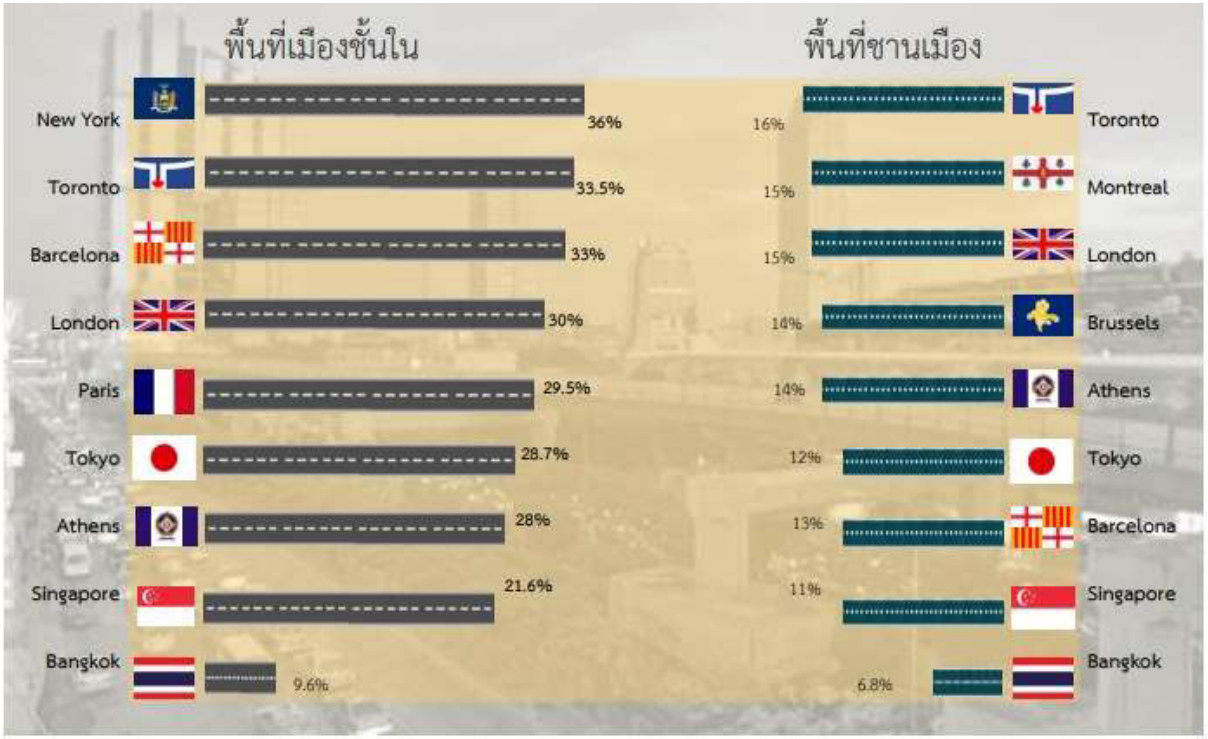
หากพิจารณาโครงข่ายถนนและทางพิเศษมีสัดส่วนเทียบต่อพื้นที่เมืองมีน้อยและค่อนข้างคงที่ ส่งผลให้มีความสามารถในการรองรับปริมาณจราจรทั้งบนถนนทั่วไปและบนทางพิเศษไม่เพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ ดังตัวอย่างความยาวโครงข่ายทางพิเศษและปริมาณจราจรบนทางพิเศษใน**ตารางที่ 4-1** จากการทบทวนข้อมูลความยาวของถนนจำแนกตามประเภทและจำนวนช่องจราจรในพื้นที่ศึกษา โดยมีความยาวถนนทั้งหมดในพื้นที่ศึกษาประมาณ 22,000 กิโลเมตร แบ่งเป็น ความยาวของทางพิเศษ และทางยกระดับอุตราภิมุขประมาณ 250 กิโลเมตร ถนนสายหลักประมาณ 1,100 กิโลเมตร ถนนสายรองประมาณ 800 กิโลเมตร ถนนรวมและกระจายการจราจรประมาณ 2,200 กิโลเมตร นอกนั้นเป็นถนนท้องถิ่น จะเห็นได้ว่าตามหลักของลำดับชั้นของถนน (Road Hierarchy) แล้วความยาวของถนนสายรองมีน้อยกว่าที่ควรจะเป็น ทั้งนี้ข้อเท็จจริงดังกล่าวเป็นการสะท้อนปัญหาการวางแผนโครงข่ายถนนในอดีตที่มุ่งขยายถนนสายรองให้เป็นถนนสายหลักโดยไม่สามารถสร้างถนนรองสายใหม่เพิ่มขึ้นได้อย่างเพียงพอ ทำให้โครงข่ายถนนมีความไม่สมบูรณ์ นอกจากนี้สัดส่วนพื้นที่ถนน กรุงเทพมหานครมีสัดส่วนพื้นที่ถนน ต่อพื้นที่เมืองร้อยละ 7-8 ซึ่งต่ำกว่าค่ามาตรฐานของสัดส่วนพื้นที่ถนนต่อพื้นที่เมืองที่ควรมีสัดส่วนไม่น้อยกว่าร้อยละ 20-25 โดยมีค่าต่ำกว่าเมืองหลวงที่มีขนาดใกล้เคียงกัน เช่น นิวยอร์กและลอนดอนซึ่งมีสัดส่วนพื้นที่ถนนต่อพื้นที่เมืองถึงร้อยละ 30 และร้อยละ 35 ตามลำดับ ทั้งนี้หากเปรียบเทียบสัดส่วนของโครงข่ายถนนในพื้นที่เขตเมืองชั้นในและเขตเมืองชั้นนอก และเมื่อเปรียบเทียบกับเมืองอื่น ๆ ของโลก พบว่าพื้นที่ศึกษายังมีสัดส่วนพื้นที่โครงข่ายถนนน้อยกว่าเมืองอื่น ๆ ของโลกซึ่งถือเป็นการสะท้อนปัญหาความไม่เพียงพอของโครงข่ายถนนในพื้นที่ศึกษาอีกด้วย นอกจากนั้นกรุงเทพมหานครยังมีซอยตันเป็นจำนวนมากรวมทั้งพื้นที่ปิดล้อมขนาดใหญ่ (Super Block) เมื่อเทียบกับพื้นที่ถนนที่มีน้อยอยู่แล้ว ซึ่งเป็นผลทำให้เกิดการกระจุกตัวเป็นคอขวดบริเวณถนนใหญ่และส่งผลให้ระบบขนส่งสาธารณะ เช่น รถเมล์หรือระบบรถไฟฟ้าเข้าไปไม่ถึงพื้นที่แหล่งชุมชน โดยในปัจจุบัน (พ.ศ. 2566) ระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนในกรุงเทพมหานครมีระยะทางให้บริการประมาณ 240 กิโลเมตร และไม่ครอบคลุมในทุกพื้นที่ ดังนั้นจะเห็นได้ว่ากรุงเทพมหานครยังมีโครงสร้างพื้นฐานทั้งทางถนนและทางรางที่ไม่เพียงพอ จึงมีความจำเป็นต้องดำเนินการพัฒนาโครงข่ายทั้งสองควบคู่กันเพื่อตอบสนองต่อความต้องการการเดินทางของประชาชน และการเติบโตของเมือง

ตารางที่ 4-1 สถิติความยาวโครงข่ายและปริมาณจราจรบนทางพิเศษ

รายการ	2560	2561	2562	2563	2564	2565	2566*
โครงข่ายทางพิเศษ (กม.)	210.4	210.4	210.4	210.4	210.4	210.4	210.4
ปริมาณจราจรที่ใช้ทางพิเศษเฉลี่ยต่อวัน (คันต่อวัน)							
เฉลิมมหานคร	373,662	372,344	374,000	325,868	270,589	302,791	324,676
ศรีรัช	705,788	705,158	711,202	606,490	502,013	579,901	646,777
ฉลองรัช	221,925	231,989	241,443	210,718	172,384	193,314	214,048
บูรพาวิถี	147,539	156,334	161,054	141,179	116,149	132,698	149,098
อุดรรัถยา	85,206	89,560	92,158	79,167	66,416	74,688	82,441
กาญจนาภิเษก (บางพลี - สุขสวัสดิ์)	257,935	261,695	262,592	232,232	208,685	225,505	240,927
ประจิมรัถยา	47,090	54,591	62,682	58,356	48,029	50,594	60,665
รวม	**1,839,145**	**1,871,671**	**1,905,131**	**1,654,010**	**1,384,265**	**1,559,491**	**1,718,632**

หมายเหตุ: * ปริมาณจราจร ณ วันที่ 27 เมษายน 2566

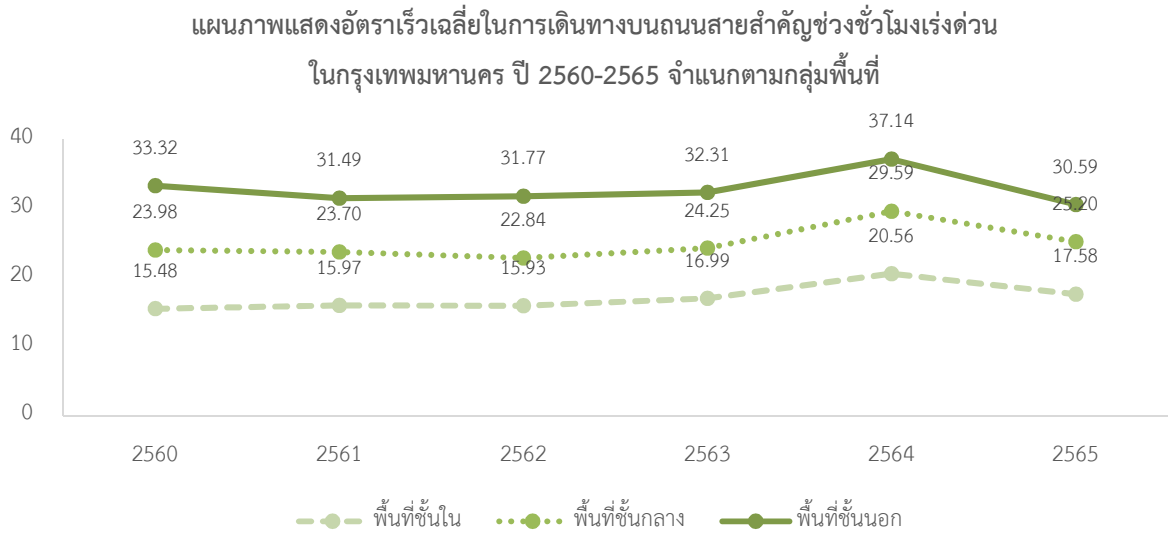
ที่มา: การทางพิเศษแห่งประเทศไทย



ที่มา: https://nextcity.org/daily/entry/how-much-public-space-does-a-city-need-UN-Habitat-joan-clos-50-percent และที่ปรึกษา

รูปที่ 4-4 สัดส่วนพื้นที่ถนนและพื้นที่เมือง

ความเร็วเฉลี่ยในการเดินทางในพื้นที่กรุงเทพมหานครที่มีแนวโน้มลดลงทั้งในเขตพื้นที่กรุงเทพชั้นใน พื้นที่กรุงเทพชั้นกลาง และพื้นที่กรุงเทพชั้นนอก โดยในช่วงปี 2560 – 2562 ก่อนสถานการณ์แพร่ระบาดของไวรัส COVID-19 พื้นที่ชั้นในมีความเร็วเฉลี่ยเพิ่มขึ้นเล็กน้อยประมาณร้อยละ 1.40 เนื่องมาจากมีการพัฒนาโครงข่ายระบบรถไฟฟ้าเพิ่มมากขึ้น และในพื้นที่ชั้นกลางและชั้นนอกมีความเร็วเฉลี่ยลดลงประมาณร้อยละ 2.40 เนื่องมาจากมีการขยายตัวของเมืองและความต้องการเดินทางเพิ่มมากขึ้นในขณะที่โครงข่ายถนนมีปริมาณเท่าเดิม ถึงแม้ว่าจะมีแนวโน้มความเร็วเฉลี่ยเพิ่มมากขึ้นในช่วงสถานการณ์แพร่ระบาดของไวรัส COVID-19 ในช่วงปี 2563-2564 แต่ก็มีแนวโน้มลดลงในปี 2565 ทุกพื้นที่ของกรุงเทพมหานคร เนื่องจากสถานการณ์แพร่ระบาดของไวรัส COVID-19 เริ่มผ่อนคลายลงและมีแนวโน้มจะมีปริมาณการเดินทางเพิ่มมากขึ้นซึ่งจะทำให้มีความเร็วเฉลี่ยลดลงในอนาคต หากไม่มีการพัฒนาโครงข่ายจราจรและระบบสาธารณะเพิ่มมากขึ้น รวมถึงการบริหารจัดการจราจรและความต้องการเดินทางที่มีประสิทธิภาพ



ที่มา: รายงานสถิติจราจร ปี 2560-2565, สำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร

รูปที่ 4-5 การเปลี่ยนแปลงอัตราความเร็วเฉลี่ยในการเดินทางในเขตกรุงเทพมหานครจำแนกตามกลุ่มพื้นที่

4.2 ภาพรวมของแผนปฏิบัติการ

4.2.1 วิสัยทัศน์

“การเดินทางในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล คล่องตัว รวดเร็ว สะดวก ปลอดภัย เชื่อมโยงทั่วถึงทุกรูปแบบการเดินทาง”

4.2.2 วัตถุประสงค์

1) เพื่อการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมทางถนนอย่างมีประสิทธิภาพ โดยกำหนดการพัฒนาโครงการให้สอดคล้องต่อการเจริญเติบโตของเมือง
2) เพื่อพัฒนาโครงข่ายการเดินทางด้วยสะพานข้ามแม่น้ำและการเดินทางเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าตามแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางรางได้อย่างสะดวก รวดเร็ว
3) เพื่อสนับสนุนการบังคับใช้กฎหมาย และลดการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลในการเดินทางเข้าสู่พื้นที่ชั้นในของกรุงเทพมหานครอย่างเป็นระบบ และส่งเสริมการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ

4.2.3 เป้าหมายและตัวชี้วัดรวม

แผนปฏิบัติการด้านการแก้ไขปัญหาจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พ.ศ. 2567 – 2580) ที่จัดทำขึ้นได้ดำเนินการทบทวนสถานะแผนแม่บทการแก้ไขปัญหาการจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ที่ได้เสนอ คจร. เมื่อ 30 มีนาคม 2563 โดย ครม. ได้รับทราบมติ คจร. ดังกล่าวแล้วเมื่อ 9 มิถุนายน 2563 และการรวบรวม ทบทวนข้อมูลแผนงาน และโครงการด้านการแก้ไขปัญหาจราจรเพิ่มเติมจากแผนแม่บทเดิมฯ จากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง จากการจัดประชุมร่วมกันระหว่างสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร และ 16 หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท การทางพิเศษแห่งประเทศไทย การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย การรถไฟแห่งประเทศไทย องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ กรมเจ้าท่า กรมการขนส่งทางบก กรุงเทพมหานคร จังหวัดปทุมธานี จังหวัดสมุทรปราการ จังหวัดสมุทรสาคร จังหวัดนครปฐม จังหวัดนนทบุรี กองบัญชาการตำรวจนครบาล และกองบังคับการตำรวจจราจร โดยการมีการจัดประชุมร่วมหน่วยงานเพื่อรวบรวมข้อมูล ทบทวนสถานะ ตรวจสอบแผนงานโครงการ และรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากทุกหน่วยงาน เพื่อบูรณาการแผนงาน/โครงการร่วมกัน โดยเป้าหมายของแผนปฏิบัติการฯ มุ่งเน้นให้เกิดการดำเนินโครงการพัฒนาและเพิ่มโครงข่ายการจราจรรองรับการเติบโตของปริมาณจราจรและความต้องการเดินทาง การบริหารจัดการที่ช่วยเพิ่มประสิทธิภาพของโครงข่ายการจราจรที่มีในปัจจุบันและส่วนเพิ่มเติมในอนาคต และการสนับสนุนให้เกิดการเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางมาใช้ระบบขนส่งสาธารณะเพิ่มมากขึ้น ซึ่งจะช่วยแก้ไขปัญหาจราจรติดขัดในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑลเพิ่มความเร็วเฉลี่ยในการเดินทางในภาพรวมทั้งพื้นที่โดยแบ่งออกเป็นระยะการดำเนินงาน 3 ระยะดังนี้

- ระยะสั้น (ปี พ.ศ. 2567 - 2570)
- ระยะกลาง (ปี พ.ศ. 2571 - 2575)
- ระยะยาว (ปี พ.ศ. 2576 – 2580)

เป้าหมายและตัวชี้วัดของแผนปฏิบัติการด้านการแก้ไขปัญหาจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ประกอบด้วย

1) การขับเคลื่อนโครงการพัฒนาโครงข่ายถนนจำนวน 104 โครงการ ได้แก่ ในระยะสั้น (พ.ศ. 2567-2570) จำนวน 57 โครงการ ในระยะกลาง (พ.ศ. 2571-2575) จำนวน 29 โครงการ และในระยะยาว (พ.ศ. 2576-2580) จำนวน 18 โครงการ
2) การเพิ่มความเร็วเฉลี่ยในการเดินทางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล โดยในระยะสั้น (พ.ศ. 2567-2570) มีความเร็วเฉลี่ย 19-20 กิโลเมตร/ชั่วโมง ในระยะกลาง (พ.ศ. 2571-2575) มีความเร็วเฉลี่ย 21-22 กิโลเมตร/ชั่วโมง และในระยะยาว (พ.ศ. 2576-2580) มีความเร็วเฉลี่ย 23-24 กิโลเมตร/ชั่วโมง เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการจราจร อำนวยความสะดวกในการเดินทาง ลดต้นทุนการเดินทางและความสูญเสียทางด้านเศรษฐกิจ
3) สัดส่วนการใช้ระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ในระยะสั้น คิดเป็นร้อยละ 12.1 ในระยะกลาง คิดเป็นร้อยละ 12.9 และในระยะยาว คิดเป็นร้อยละ 13.1

ตารางที่ 4-2 เป้าหมายของแผนปฏิบัติการด้านการแก้ไขปัญหาจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

เป้าหมายและตัวชี้วัด	ระยะสั้น (พ.ศ. 2567-2570)	ระยะกลาง (พ.ศ. 2571-2575)	ระยะยาว (พ.ศ. 2576-2580)	รวม
จำนวนโครงการพัฒนาโครงข่ายถนน	57	29	18	**104**
ความเร็วเฉลี่ยชั่วโมงเร่งด่วนทั้งโครงข่าย (กม./ชม.)	19-20	21-22	23-24	-
สัดส่วนการใช้ระบบขนส่งสาธารณะ (ร้อยละ)	12.1	12.9	13.1	-

4.2.4 แนวทางการพัฒนา

การจัดทำแผนปฏิบัติการด้านการแก้ไขปัญหาจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล เป็นการกำหนดกรอบการดำเนินงานเพื่อขับเคลื่อนไปสู่การปฏิบัติ โดยมุ่งเน้นทั้งในด้านการพัฒนาทางกายภาพ (Hard side) และด้านการบริหารจัดการ (Soft side) และการส่งเสริมการใช้ระบบขนส่งสาธารณะ ซึ่งจำเป็นต้องบูรณาการการดำเนินงานร่วมกันระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการจราจรและขนส่งหลายหน่วยงานภายในกระทรวงคมนาคม

แนวทางการพัฒนา	งบประมาณ (ล้านบาท)	จำนวน โครงการ / จุด
แนวทางการพัฒนาที่ 1 การพัฒนาโครงข่ายการจราจรเพื่อรองรับความต้องการเดินทางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (Hard Side)	891,528	104
แนวทางการพัฒนาที่ 2 การบริหารจัดการในการเพิ่มประสิทธิภาพการจราจร (Soft Side)	147	75
แนวทางการพัฒนาที่ 3 การเพิ่มความสะดวกและส่งเสริมการใช้ระบบขนส่งสาธารณะ	10,570*	238

หมายเหตุ: *ไม่รวมงบประมาณแผนการพัฒนาโครงข่ายขนส่งมวลชนระบบรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ระยะที่ 2 (M-MAP2)

ส่วนที่ 5 แนวทางการพัฒนาที่ 1: การพัฒนาโครงข่ายการจราจรเพิ่มเติม ด้านกายภาพ (Hard Side)

มาตรการแก้ไขปัญหาการจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ในส่วนของแผนปฏิบัติการฯ โดยตามแนวทางการดำเนินงานที่ 1 จะมุ่งเน้นการก่อสร้างโครงข่ายทางพิเศษ ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ในการเชื่อมต่อพื้นที่ชั้นกลางและชั้นนอกของกรุงเทพมหานคร อีกทั้งการขยายโครงข่ายถนนสายหลักเพื่อรองรับปริมาณจราจรพื้นที่ชั้นในและพื้นที่ชานเมืองจากปัญหาคอขวด อีกทั้งการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ในรูปแบบสะพานหรืออุโมงค์ลอดแม่น้ำ เพื่อสอดรับกับความต้องการเดินทางเชื่อมต่อเข้าสู่พื้นที่ใจกลางเมือง สามารถจัดแบ่งการดำเนินงานทุกแนวทางการดำเนินการย่อยออกเป็น 15 กลุ่มแนวเส้นทาง จำนวน 104 โครงการ ในความรับผิดชอบของ 4 หน่วยงาน โดยแบ่งออกเป็น 3 ระยะ ได้แก่ ระยะสั้น (พ.ศ. 2567 - พ.ศ. 2570) แผนระยะกลาง (พ.ศ. 2571 - พ.ศ. 2575) และแผนระยะยาว (พ.ศ. 2576 - พ.ศ. 2580) เพื่อให้สอดคล้องกับสภาพการจราจรและแผนงานของหน่วยงานเจ้าของโครงการให้รองรับความต้องการเดินทางของประชาชนที่จะเดินทางเข้าสู่พื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑลในอนาคตและลดผลกระทบในการดำเนินการ โดยกิจกรรมการดำเนินงาน กรอบงบประมาณ ระยะเวลาดำเนินงาน และหน่วยงานที่รับผิดชอบ สรุปได้ดังนี้

ตารางที่ 5-1 แผนงานการพัฒนาโครงข่ายการจราจรแบ่งตามระยะการดำเนินงานและหน่วยงานรับผิดชอบ

หน่วยงานรับผิดชอบ	แผนระยะสั้น (2567-2570)		แผนระยะกลาง (2571-2575)		แผนระยะยาว (2576-2580)		รวมทุกระยะแผน	
	จำนวนโครงการ	มูลค่า (ล้านบาท)	จำนวนโครงการ	มูลค่า (ล้านบาท)	จำนวนโครงการ	มูลค่า (ล้านบาท)	จำนวนโครงการ	มูลค่า (ล้านบาท)
กทพ.	16	128,656	10	249,727	-	-	26	378,383
ทล.	15	84,700	6	206,022	2	52,398	23	343,120
ทช.	6	20,378	1	3,800	3	50,655	10	74,833
กทม.	20	27,659	12	28,913	13	38,620	45	95,192
มูลค่ารวม	**57**	**261,393**	**29**	**488,462**	**18**	**141,673**	**104**	**891,528**

ที่มา: รวบรวมโดยที่ปรึกษา และโครงการจากจังหวัดปทุมธานีถูกจัดในความรับผิดชอบของกรมทางหลวง

ตารางที่ 5-2 จำนวนโครงการแยกตามหน่วยงานและพื้นที่

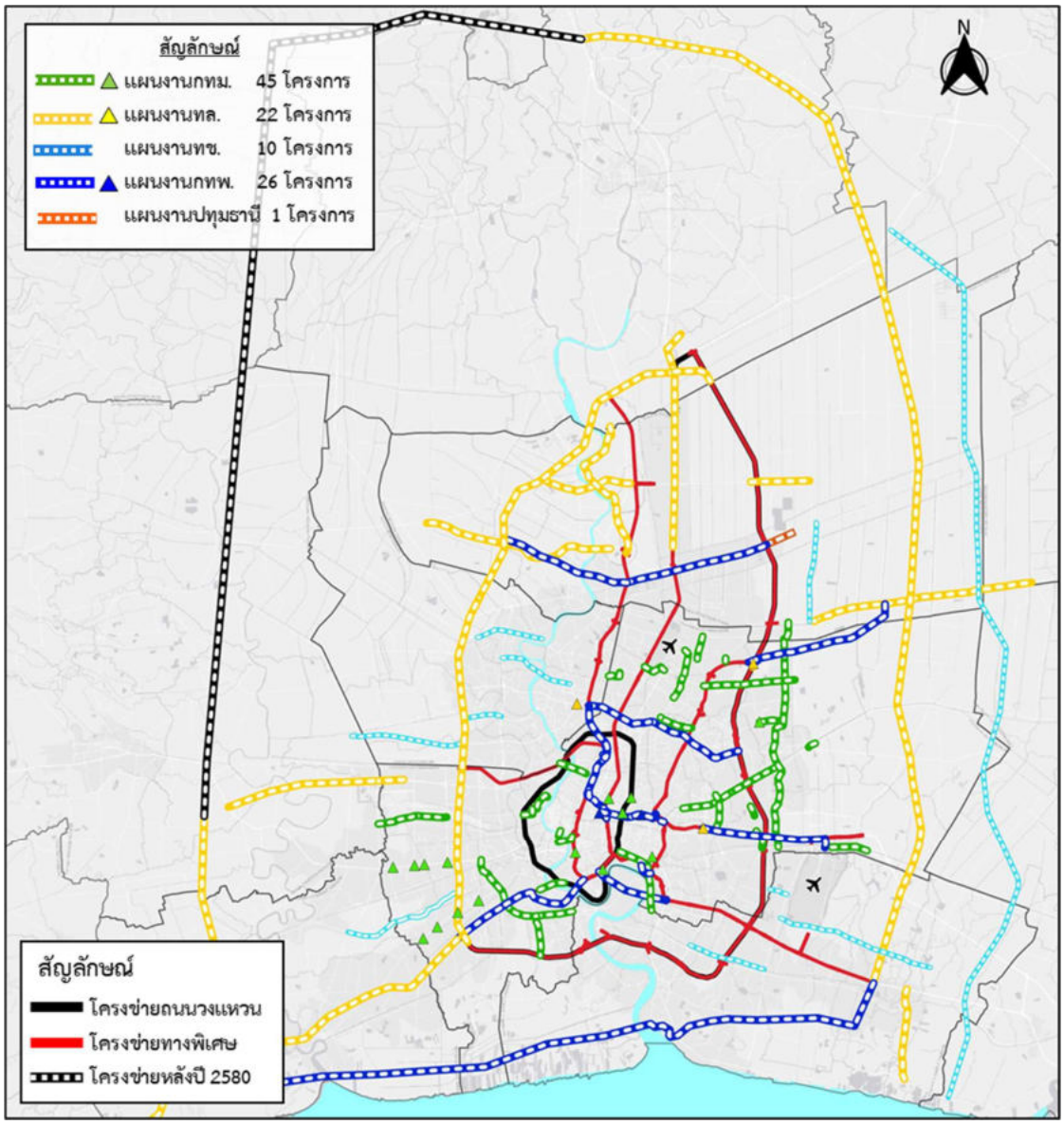
แนวเส้นทางวิกฤต 15 เส้นทาง	โครงการ				
	กทม.	ทล.	ทช.	กทพ.	รวม
1. ถนนวงแหวนรอบกรุงเทพมหานคร รอบที่ 1 (ถนนรัชดาภิเษก)*	6				6
2. ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 – ทางพิเศษศรีรัช*				16	16
3. ถนนประเสริฐมนูกิจ – งามวงศ์วาน*	2	1		2	5
4. ทางพิเศษเฉลิมมหานคร (ทางต่างระดับอาจณรงค์)*	1			2	3
5. ทางพิเศษเฉลิมมหานคร (สะพานพระราม 9 – ถนนพระราม 2)*		5		1	3
6. สะพานตากสิน (ราชพฤกษ์-กัลปพฤกษ์)*	3		1		4
7. ทางคู่ขนานลอยฟ้าบรมราชชนนี – สะพานสมเด็จพระปิ่นเกล้า*	3	2			5
8. ทางพิเศษฉลองรัช*	2	1		2	5
9. ถนนเพชรเกษม - เอกชัย	8				8
10. กรุงเทพมหานคร ด้านตะวันตก			4		4
11. เส้นทางเชื่อมถนนกาญจนาภิเษก (ด้านตะวันออก – ตะวันตก)		6		2	8
12. ถนนวงแหวนรอบกรุงเทพมหานคร รอบที่ 3 (ด้านใต้)	2		3	1	6
13. ถนนวงแหวนรอบกรุงเทพมหานคร รอบที่ 3 (ด้านตะวันออก)		5	1		6
14. ถนนรามคำแหง - ลาดกระบัง	10				10
15. ดอนเมือง - ลำลูกกา	8	3	1		12
<u>รวม</u>	**45**	**23**	**10**	**26**	**104**

ที่มา: รวบรวมโดยที่ปรึกษา และโครงการจากจังหวัดปทุมธานีถูกจัดในความรับผิดชอบของกรมทางหลวง

หมายเหตุ: *แนวเส้นทางเดิมตามแผนแม่บทการแก้ไขปัญหาจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ปี 2563

5.1 แผนงานตามแนวเส้นทางวิกฤต 15 เส้นทาง (15 Corridor)

จากการทบทวนแผนแม่บทฯ เดิมตามแนวเส้นทางวิกฤต จำนวน 9 เส้นทาง ซึ่งมีการดำเนินการแล้วเสร็จ 1 แนวเส้นทางจากการประชุมหน่วยงานที่เกี่ยวข้องครั้งที่ 1 เมื่อวันที่ 9 ธันวาคม 2565 ได้มีการรวบรวมแผนและโครงการเพิ่มเติม จากแผนแม่บทฯ เดิม เมื่อจัดกลุ่มแนวเส้นทางแล้ว สามารถสรุปการจัดกลุ่มแนวเส้นทางวิกฤตใหม่ได้จำนวนทั้งสิ้น 15 เส้นทาง (15 Corridor) ประกอบด้วย แผนงานภายใต้ความรับผิดชอบของกรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท การทางพิเศษแห่งประเทศไทย และกรุงเทพมหานคร และจังหวัดปทุมธานี โดยมีสรุปผลการทบทวน และตรวจสอบสถานะแผนแม่บทฯ พร้อมจัดลำดับระยะแผนงานโครงการ ดัง**รูปที่ 5-1**



ที่มา: รวบรวมโดยที่ปรึกษา

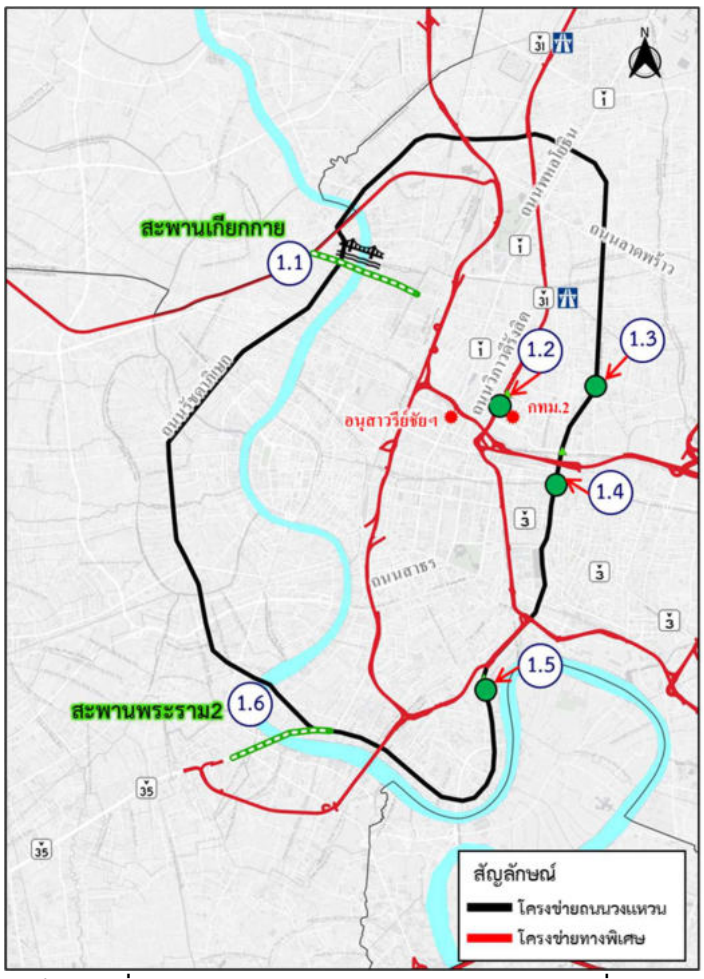
รูปที่ 5-1 ภาพโครงการตามแนวเส้นทาง 15 เส้นทาง

5.1.1 แนวเส้นทางที่ 1: ถนนวงแหวนรอบกรุงเทพมหานคร รอบที่ 1 (ถนนรัชดาภิเษก)

ถนนรัชดาภิเษก เป็นแนวถนนวงแหวนชั้นในกรุงเทพมหานคร ที่มีลักษณะเป็นถนนวงแหวนหรือถนนวงรอบที่สร้างขึ้น เพื่ออำนวยความสะดวกในการจราจร ระหว่างชานเมืองด้านหนึ่งไปสู่อีกด้านหนึ่ง โดยไม่จำเป็นต้องผ่านใจกลางเมือง ถนนรัชดาภิเษกมีจุดเริ่มต้นจากสะพานข้ามคลองบางกอกใหญ่ ผ่านสะพานกรุงเทพ ตัดผ่านถนนพระราม 3 ถนนสุขุมวิท ถนนเพชรบุรี ถนนพระราม 9 ถนนลาดพร้าว ถนนพหลโยธิน ถนนวิภาวดีรังสิต ถนนประชาชื่น ถนนกรุงเทพฯ-นนทบุรี ข้ามสะพานพระราม 7 จากนั้นลอดใต้สะพานพระราม 6 และเข้ามาบรรจบที่ถนนจรัญสนิทวงศ์ และสิ้นสุดที่แยกท่าพระเป็นอันครบรอบวงแหวนชั้นในกรุงเทพมหานคร มีระยะทางรวม 45 กิโลเมตร โดยอยู่ในความรับผิดชอบของกรุงเทพมหานครทั้งหมด และโครงการที่พิจารณาเหมาะสมรวมเป็น 5 โครงการ ตามแนวถนนวงแหวนรัชดาภิเษกดังนี้

<u>ภาพรวมของปัญหา</u>

วงแหวนรัชดาภิเษกมีปัญหาในการสัญจรที่จุดตัด ลักษณะกายภาพของถนน และความสามารถในการเดินทางข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาเชื่อมต่อระหว่างพื้นที่ชั้นในเมือง โดยปัจจุบันอยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้างสะพานเกียกกาย เป็นสะพานข้ามแม่น้ำแห่งใหม่ รองรับการเดินทางสัญจรจากด้านตะวันตกของกรุงเทพมหานคร และการดำเนินการปรับปรุงการเชื่อมต่อถนนภายในวงแหวน เนื่องมาจากปริมาณจราจรพื้นที่ชั้นในที่สูง



รูปที่ 5-2 แนวเส้นทางที่ 1 ถนนวงแหวนรอบกรุงเทพมหานคร รอบที่ 1 (ถนนรัชดาภิเษก)

ตารางที่ 5-3 รายละเอียดโครงการและแผนปีเปิดให้บริการ แนวเส้นทางที่ 1

ลำดับ	หน่วยงาน	ชื่อโครงการ	งบประมาณ (ลบ.)	สถานะ	ปีเริ่มก่อสร้าง (ระยะแผน)
1.1	กทม.	โครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาบริเวณแยกเกียกกาย ● ช่วงที่ 1 ก่อสร้างทางยกระดับและถนนฝั่งธนบุรี ● ช่วงที่ 2 ก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ● ช่วงที่ 3 ก่อสร้างทางยกระดับจากแม่น้ำเจ้าพระยาถึงแยกสะพานแดง ● ยกเลิกโครงการในช่วงที่ 4 และช่วงที่ 5 ก่อสร้างทางยกระดับ จากแยกสะพานแดงถึงถนนพหลโยธิน	13,015	อยู่ระหว่างเสนอของบประมาณเงินอุดหนุนรัฐบาล	2565 (สั้น)
1.2	กทม.	โครงการก่อสร้างทางยกระดับต่อเชื่อมถนนมิตรไมตรี - ถนนวิภาวดีรังสิต	380	อยู่ระหว่างของบประมาณประจำปี 2567	2568 (สั้น)
1.3	กทม.	แก้ไขปัญหาจราจรติดขัดบริเวณแยกรัชดา-เทียมร่วมมิตร	1,000	อยู่ระหว่างเตรียมศึกษา	2578 (ยาว)
1.4	กทม.	โครงการสร้างและขยายทางหลวงท้องถิ่นสายเชื่อมระหว่างถนนรัชดาภิเษกกับถนนอโศกมนตรี	2,500	สนข.ให้ กทม. ตั้งโครงการศึกษา (เตรียมศึกษา)	2576 (กลาง)
1.5	กทม.	จุดตัดทางแยกนางลิ้นจี่	1,000	ศึกษาแนวทางเลือกแล้ว	2580 (ยาว)
1.6	กทม.	โครงการก่อสร้างสะพานพระราม 2	12,000	ขอจัดสรรงบประมาณรายจ่ายประจำปี 2567 เพื่อศึกษาความเหมาะสม	2577 (ยาว)

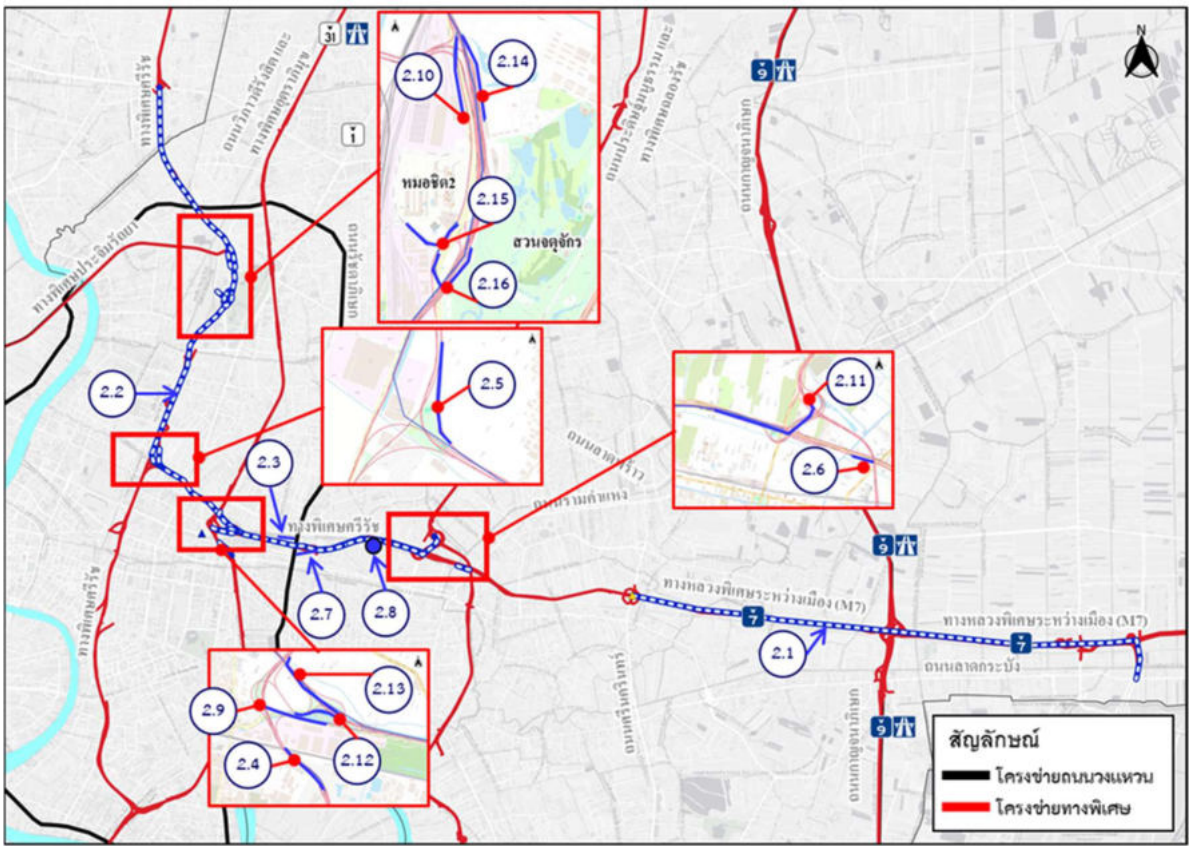
ที่มา: รวบรวมโดยที่ปรึกษา

5.1.2 แนวเส้นทางที่ 2: ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 (M7) – ทางพิเศษศรีรัช

ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 - ทางพิเศษศรีรัช เป็นแนวโครงข่ายทางยกระดับและทางพิเศษเพื่ออำนวยความสะดวกในการจราจรระหว่างพื้นที่ในเมืองชั้นใน และพื้นที่ชานเมือง เชื่อมต่อเข้าสู่สนามบินสุวรรณภูมิและสถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์ได้อย่างสะดวก โดยแนวเส้นทางอยู่ในความรับผิดชอบของ กทพ. จำนวน 16 โครงการ และ ทล. ได้มอบหมายให้ กทพ. ดำเนินการแทนดังนี้

<u>ภาพรวมของปัญหา</u>

ปัจจุบันกรุงเทพมหานครประสบปัญหาการจราจรติดขัดเนื่องมาจาก ความจุถนนตามแนวตะวันออก – ตะวันตกของกรุงเทพมหานครไม่เพียงพอต่อปริมาณจราจรที่สัญจร โดยการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) มีแผนดำเนินการเพิ่มความจุถนนช่วงที่มีความต้องการใช้งานสูง และแผนดำเนินการก่อสร้างทางพิเศษใหม่รองรับปริมาณจราจรที่เพิ่มขึ้นในอนาคตทั้งหมด 15 จุด และกรมทางหลวง (ทล.) ดำเนินการแก้ไขปัญหาคอขวดบริเวณจุดตัดของถนนสายหลักส่งผลให้เกิดการจราจรติดขัดบนทางพิเศษ จำนวน 1 จุด โดยมอบหมายให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) ดำเนินการดังนี้



รูปที่ 5-3 แนวเส้นทางที่ 2 ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 (M7) – ทางพิเศษศรีรัช

ตารางที่ 5-4 รายละเอียดโครงการและแผนปีเปิดให้บริการ แนวเส้นทางที่ 2

ลำดับ	หน่วยงาน	ชื่อโครงการ	งบประมาณ (ลบ.)	สถานะ	ปีเริ่มก่อสร้าง (ระยะแผน)
2.1	กทพ.	โครงการทางพิเศษสายศรีนครินทร์-ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	21,104	อยู่ระหว่างศึกษาความเหมาะสมฯ	2570 (สั้น)
	ทล.	โครงการแก้ไขปัญหาการจราจรบริเวณจุดตัดถนนศรีนครินทร์ **โครงการรวมอยู่ในหัวข้อ2.1	-	ทล. เสนอให้โครงการทางพิเศษสายศรีนครินทร์-ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิดำเนินการแก้ไขปัญหาจุดดังกล่าว	
2.2	กทพ.	โครงการทางพิเศษยกระดับชั้นที่ 2 (งามวงศ์วาน - พระราม 9)	28,742	ศึกษาความเหมาะสมแล้วเสร็จ	2568 (สั้น)
2.3	กทพ.	โครงการขยายผิวจราจรบริเวณทางร่วมมักกะสันถึงทางลงถนนรัชดาภิเษก (แยกพระราม 9)	188	ศึกษาความเหมาะสมแล้วเสร็จ	2569 (สั้น)
2.4	กทพ.	โครงการขยายผิวจราจรบริเวณทางร่วมมักกะสันถึงทางแยกต่างระดับเพลินจิต	542	ศึกษาความเหมาะสมแล้วเสร็จ	2569 (สั้น)
2.5	กทพ.	โครงการขยายผิวจราจรบริเวณทางร่วมด่านคลองประปา 2 ถึงทางแยกต่างระดับพญาไท	216	ศึกษาความเหมาะสมแล้วเสร็จ	2573 (กลาง)
2.6	กทพ.	โครงการทางลงทางพิเศษศรีรัช (แยกพระราม 9 / ถนนประดิษฐ์มนูธรรม)	152	ศึกษาความเหมาะสมแล้วเสร็จ	2568 (สั้น)
2.7	กทพ.	โครงการทางลงทางพิเศษศรีรัช ส่วนดีเชื่อมถนนจตุรทิศ (ขาเข้าเมือง)	221	ศึกษาความเหมาะสมแล้วเสร็จ	2574 (กลาง)
2.8	กทพ.	โครงการปรับปรุงถนนจตุรทิศ ตอน ง.(ช่วงสะพานข้ามคลองชวดใหญ่)	20	ศึกษาความเหมาะสมแล้วเสร็จ	2567 (สั้น)
2.9	กทพ.	โครงการทางลงทางพิเศษบริเวณทางร่วมมักกะสันไปยังสถานีมักกะสัน	227	ศึกษาความเหมาะสมแล้วเสร็จ	2574 (กลาง)
2.10	กทพ.	โครงการทางขึ้นทางพิเศษศรีรัชจากถนนกำแพงเพชร 2 (Ramp A)	295	ศึกษาความเหมาะสมแล้วเสร็จ	2567 (สั้น)
2.11	กทพ.	โครงการทางเชื่อมทางพิเศษฉลองรัช(หน้าด่านพระราม 9-1 กับทางพิเศษศรีรัช	2,136	ศึกษาความเหมาะสมแล้วเสร็จ	2568 (สั้น)
2.12	กทพ.	โครงการทางเชื่อมเพิ่มเติมบริเวณทางแยกต่างระดับมักกะสัน ทิศทางจากอโศก-พระราม 9 มุ่งหน้าดินแดง	382	ศึกษาความเหมาะสมแล้วเสร็จ	2573 (กลาง)
2.13	กทพ.	โครงการทางเชื่อมเพิ่มเติมบริเวณทางแยกต่างระดับมักกะสัน ทิศทางจากดินแดงมุ่งหน้าอโศก-พระราม 9	702	ศึกษาความเหมาะสมแล้วเสร็จ	2573 (กลาง)
2.14	กทพ.	โครงการทางลงทางพิเศษศรีรัชเชื่อมถนนกำแพงเพชร 2 (Ramp B)	210	ศึกษาความเหมาะสมแล้วเสร็จ	2567 (สั้น)
2.15	กทพ.	โครงการทางเชื่อมจากสถานีกลางบางซื่อ กับทางขึ้นทางพิเศษศรีรัช–ถนนวงแหวนรอบนอกฯ บริเวณถนนกำแพงเพชร 2 (Ramp C)	239	ศึกษาความเหมาะสมแล้วเสร็จ	2567 (สั้น)
2.16	กทพ.	โครงการทางเชื่อมทางพิเศษศรีรัช (ด้านทิศเหนือ) กับทางพิเศษศรีรัช-ถนนวงแหวนรอบนอกฯ (Ramp D +Ramp E)	739	ศึกษาความเหมาะสมแล้วเสร็จ	2567 (สั้น)

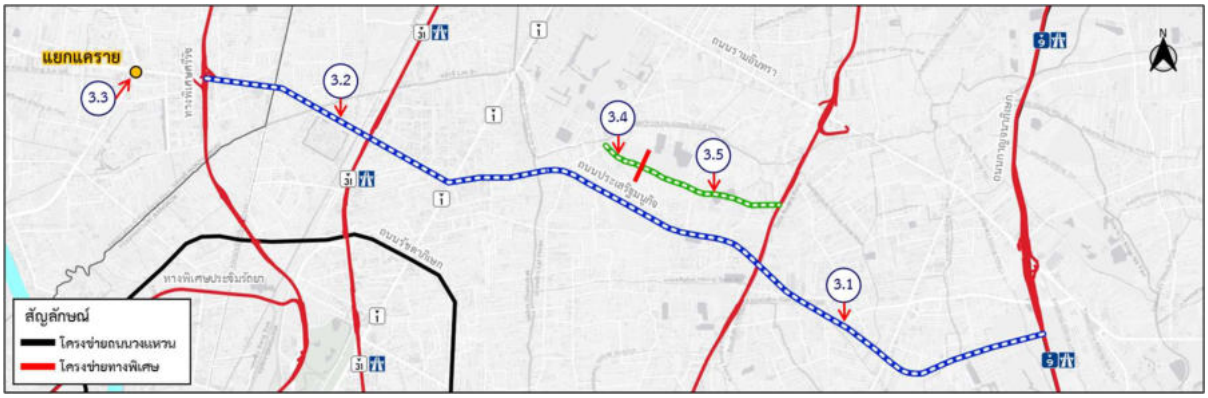
ที่มา: รวบรวมโดยที่ปรึกษา

5.1.3 แนวเส้นทางที่ 3: ถนนประเสริฐมนูกิจ – ถนนงามวงศ์วาน

ถนนประเสริฐมนูกิจเป็นโครงข่ายถนนตามแนวตะวันออก-ตะวันตก โดยเริ่มต้นจากถนนวงแหวนรอบกรุงเทพมหานคร รอบที่ 2 (ถนนกาญจนาภิเษก) ด้านตะวันออก มีลักษณะเป็นทางพิเศษ ตามแนวถนนประเสริฐมนูกิจ ผ่านถนนประดิษฐ์มนูธรรม ถนนพหลโยธิน ถนนวิภาวดีรังสิต ถนนงามวงศ์วานและสิ้นสุดที่จุดเชื่อมต่อทางพิเศษศรีรัช บริเวณสถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์ โดยแนวเส้นทางอยู่ในความรับผิดชอบของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) จำนวน 5 โครงการ กรมทางหลวง (ทล.) จำนวน 1 โครงการ และกรุงเทพมหานคร (กทม.) จำนวน 2 โครงการรวมเป็น 8 โครงการดังนี้

<u>ภาพรวมของปัญหา</u>

ในปัจจุบันการเดินทางตามแนวเส้นทางด้านตะวันออก – ตะวันตก ของกรุงเทพมหานครซึ่งประสบปัญหาการจราจรติดขัดอันเนื่องมาจากปัญหาด้านความจุของถนน ไม่เพียงพอต่อปริมาณจราจร อีกทั้งทางพิเศษในแนวตะวันออก - ตะวันตกนั้นมีทางพิเศษศรีรัชเพียงเส้นทางเดียว อย่างไรก็ตามยังมีปัญหาการจราจรที่เกิดขึ้นตามจุดตัดถนนตามแนวสายทาง อาทิ ทางแยกตามแนวถนนประเสริฐมนูกิจ และแยกแครายซึ่งมีปริมาณจราจรเข้าสู่แยกสูงมาก และโครงข่ายทางพิเศษศรีรัช - วงแหวนรอบนอก (ถนนกาญจนาภิเษก) ที่ไม่มีปริมาณจราจรสูงเช่นกัน โดยมีแนวทางแก้ไขปัญหาดังนี้



รูปที่ 5-4 แนวเส้นทางที่ 3 ถนนประเสริฐมนูกิจ – ถนนงามวงศ์วาน

ตารางที่ 5-5 รายละเอียดโครงการและแผนปีเปิดให้บริการ แนวเส้นทางที่ 3

ลำดับ	หน่วยงาน	ชื่อโครงการ	งบประมาณ (ลบ.)	สถานะ	ปีเริ่มก่อสร้าง (ระยะแผน)
3.1	กทพ.	โครงการทางด่วนขั้นที่ 3 สายเหนือ ระยะที่ 1 (ตอน N2 ถนนประเสริฐมนูกิจ – ถนนวงแหวนรอบนอกตะวันออก)	17,928	ปัจจุบัน กทพ. ได้นำเสนอ คค. เพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบนำเรื่องขออนุมัติดำเนินโครงการฯ เสนอ ครม. เพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบตามขั้นตอนต่อไป	2568 (สั้น)
3.2	กทพ.	โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 3 สายเหนือ ระยะที่ 2 (ส่วนทดแทนตอน N1 บางซื่อ – ถนนประเสริฐมนูกิจ)	36,000	อยู่ในแผนระยะที่ 1 ปี 2566 - 2570 ปัจจุบันอยู่ระหว่างศึกษาความเหมาะสมฯ	2570 (สั้น)
3.3	ทล.	โครงการแก้ไขปัญหาจราจรติดขัดบริเวณทางแยกแคราย	-	ทล.กลับไปทบทวนโครงการ	2578 (ยาว)
3.4	กทม.	โครงการก่อสร้างถนนเชื่อมถนนลาดปลาเค้า ถนนมัยลาภ และถนนประดิษฐ์มนูธรรม ช่วงที่ 1 จากถนนลาดปลาเค้า ถึงศูนย์บริการสาธารณสุข 66 สาขาจันทร์ทองอินดวงเด่น	120	อยู่ระหว่างขอจัดสรรงบประมาณ	2578 (ยาว)
3.5	กทม.	โครงการก่อสร้างถนนเชื่อมถนนลาดปลาเค้า ถนนซอยมัยลาภ และถนนประดิษฐ์มนูธรรม ช่วงที่ 2 จากศูนย์บริการสาธารณสุข 66 สาขาจันทร์ทองอิน ดวงเด่น ถึงถนนประดิษฐ์มนูธรรม	2,500	อยู่ระหว่างสำรวจรายละเอียด	2574 (กลาง)

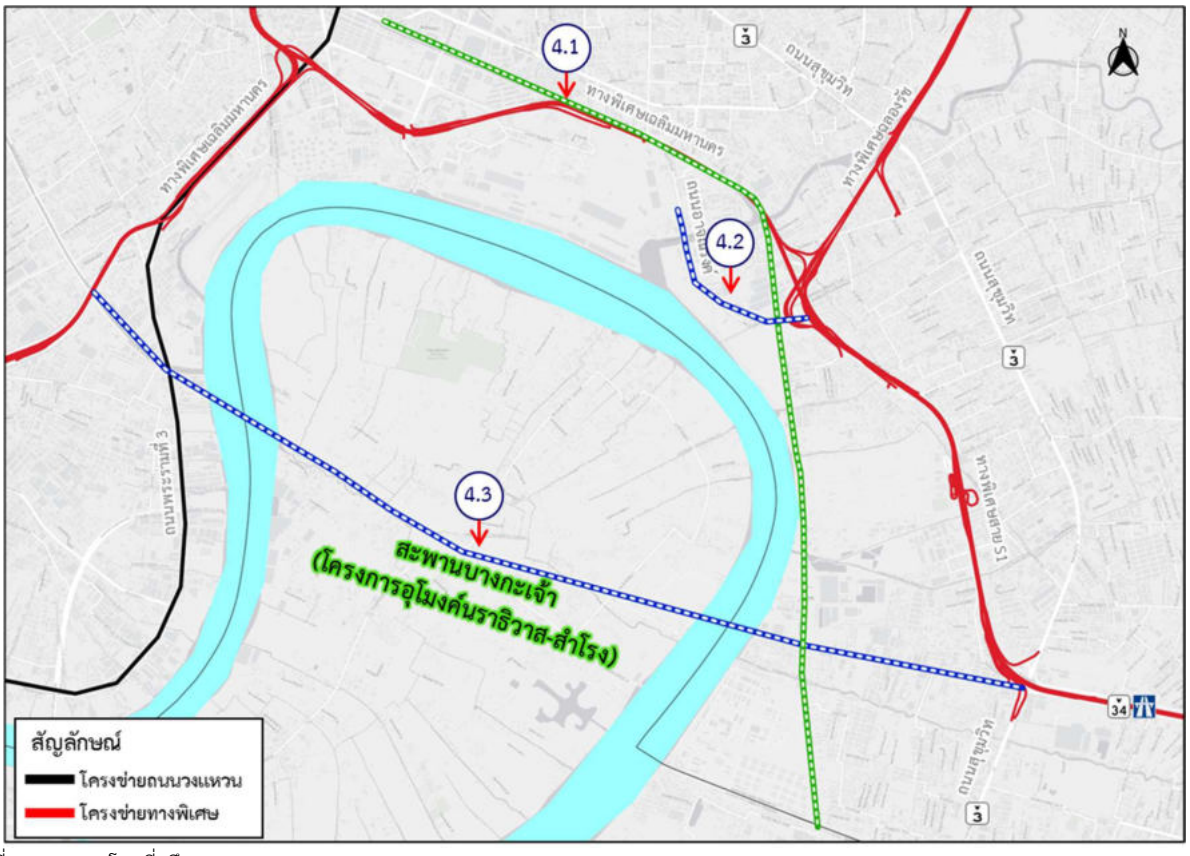
ที่มา: รวบรวมโดยที่ปรึกษา

5.1.4 แนวเส้นทางที่ 4: ทางพิเศษเฉลิมมหานคร บริเวณทางต่างระดับอาจณรงค์ (ทางด่วนขั้นที่ 1)

ทางพิเศษเฉลิมมหานคร ช่วงทางต่างระดับอาจณรงค์ (ทางด่วนขั้นที่ 1) เป็นโครงข่ายทางพิเศษการเดินทางเข้าสู่พื้นที่ชั้นในเมืองจากพื้นที่กรุงเทพมหานครด้านตะวันออกเฉียงใต้ โดยมีลักษณะเป็นทางพิเศษเชื่อมต่อเข้าสู่ถนนนราธิวาสราชนครินทร์ และถนนเลียบทางรถไฟสายเก่าเข้าสู่ท่าเรือคลองเตย โดยแนวเส้นทางอยู่ในความรับผิดชอบของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) จำนวน 2 โครงการ และกรุงเทพมหานคร (กทม.) จำนวน 1 โครงการ รวมเป็น 3 โครงการดังนี้

<u>ภาพรวมของปัญหา</u>

ปัจจุบันทางพิเศษเฉลิมมหานคร (ทางด่วนขั้นที่ 1) ประสบปัญหาการจราจรติดขัดเนื่องจากความจุของทางพิเศษไม่เพียงพอต่อปริมาณจราจรที่ผ่าน โดยรองรับปริมาณจราจรจากพื้นที่จังหวัดสมุทรปราการ และพื้นที่บางนา (พื้นที่ตะวันออกเฉียงใต้ของกรุงเทพมหานคร) เพื่อเดินทางเข้าสู่พื้นที่ชั้นในเมืองได้ และไม่มีทางในการเดินทางอื่น นอกจากการเดินทางบนถนนสุขุมวิท และถนนรถไฟสายเก่า ซึ่งปัจจุบันประสบปัญหาเรื่องความจุของถนนไม่เพียงพอเช่นกัน โดยมีแนวทางแก้ไขปัญหาด้วยการเพิ่มทางพิเศษเชื่อมต่อเข้าสู่พื้นที่สาทร ซึ่งเป็นการเพิ่มทางเลือกการเดินทางให้กับประชาชนดังนี้



ที่มา: รวบรวมโดยที่ปรึกษา

รูปที่ 5-5 แนวเส้นทางที่ 4 ทางพิเศษเฉลิมมหานคร บริเวณทางต่างระดับอาจณรงค์ (ทางด่วนขั้นที่ 1)

ตารางที่ 5-6 รายละเอียดโครงการและแผนปีเปิดให้บริการ แนวเส้นทางที่ 4

ลำดับ	หน่วยงาน	ชื่อโครงการ	งบประมาณ (ลบ.)	สถานะ	ปีเริ่มก่อสร้าง (ระยะแผน)
4.1	กทม.	ปรับปรุงขยายช่องจราจรถนน – เลียบทางรถไฟสายเก่า	1,500	อยู่ระหว่างของบประมาณดำเนินการ	2578 (ยาว)
4.2	กทพ.	โครงการทางเชื่อมต่อท่าเรือกรุงเทพและทางพิเศษสายบางนา-อาจณรงค์ (S1)	4,446	15 มี.ค. 66 กกวล.ได้มีมติเห็นชอบรายงาน EIA ปัจจุบันอยู่ระหว่างหารือรูปแบบการลงทุนร่วมกับ กทพ.	2571 (กลาง)
4.3	กทพ.	ศึกษาความเหมาะสมในการก่อสร้างอุโมงค์ถนนทางด่วนใต้ดินบริเวณพื้นที่บางนาเข้าสู่ใจกลางเมือง	84,300	อยู่ในแผนระยะที่ 2 ปี 2571 เป็นต้นไป	2575 (กลาง)

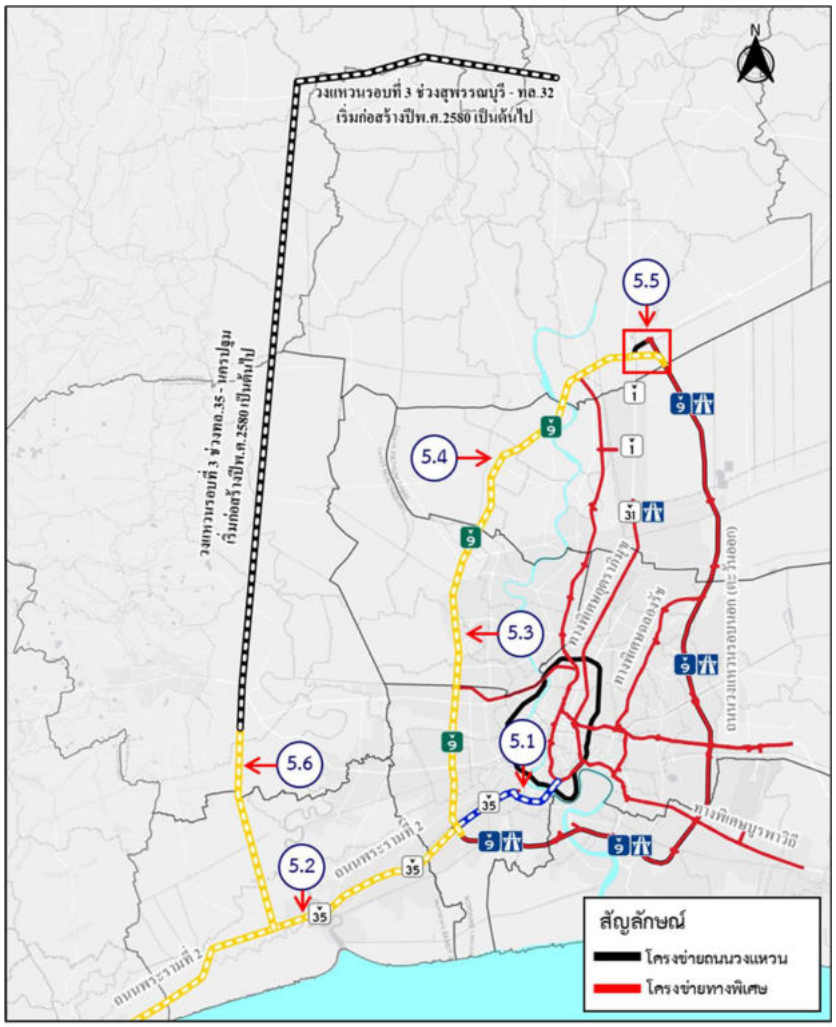
ที่มา: รวบรวมโดยที่ปรึกษา

5.1.5 แนวเส้นทางที่ 5: ถนนวงแหวนรอบกรุงเทพมหานคร รอบที่ 2 (ด้านตะวันตก) - ถนนพระรามที่ 2

ถนนวงแหวนกาญจนาภิเษก ด้านตะวันตก และทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 82 ตามแนวถนนพระราม 2 โครงข่ายรองรับการจราจรจากด้านตะวันตกและด้านใต้ของกรุงเทพฯ และปริมณฑล ในการเดินทางเข้าสู่พื้นที่ชั้นในของกรุงเทพมหานคร รูปแบบเป็นทางยกระดับตามแนวถนนเดิม โดยแนวเส้นทางอยู่ในความรับผิดชอบของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) จำนวน 1 โครงการ และกรมทางหลวง (ทล.) จำนวน 4 โครงการรวมเป็น 5 โครงการดังนี้

<u>ภาพรวมของปัญหา</u>

ถนนกาญจนาภิเษก หรือถนนวงแหวนรอบกรุงเทพมหานคร รอบที่ 2 ด้านตะวันตก และถนนพระรามที่ 2 นั้นประสบปัญหาปริมาณจราจรล้นความจุของถนน ซึ่งส่งผลให้เกิดการจราจรติดขัดและมีแถวคอยสะสม ให้ถนนหลักและรองตามแนวสายทางได้รับผลกระทบด้วย การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) และกรมทางหลวง (ทล.) จึงได้มีแผนดำเนินการก่อสร้างทางพิเศษ และทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง เพื่อเพิ่มความจุของถนนตามแนวเส้นทางและอีกทางเลือกในการเดินทางดังนี้



รูปที่ 5-6 แนวเส้นทางที่ 5 ถนนวงแหวนรอบกรุงเทพมหานคร รอบที่ 2 (ด้านตะวันตก) - ถนนพระรามที่ 2

ตารางที่ 5-7 รายละเอียดโครงการและแผนปีเปิดให้บริการ แนวเส้นทางที่ 5

ลำดับ	หน่วยงาน	ชื่อโครงการ	งบประมาณ (ลบ.)	สถานะ	ปีเริ่มก่อสร้าง (ระยะแผน)
5.1	กทพ.	โครงการทางพิเศษสายพระราม 3 -ดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอกฯ ด้านตะวันตก	-	อยู่ระหว่างการก่อสร้าง คาดว่าจะเปิดให้บริการ ปี 2568	2562 (สั้น)
5.2	ทล.	โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 82 ช่วงบางขุนเทียน - บ้านแพ้ว	-	อยู่ระหว่างการก่อสร้าง คาดว่าจะเปิดให้บริการ ปี 2566	2562 (สั้น)
5.3	ทล.	โครงการทล.9 วงแหวนรอบนอกตะวันตก ช่วงทางยกระดับบางขุนเทียน – บางบัวทอง	56,035	อยู่ระหว่างการให้เอกชนร่วมลงทุน คาดว่าจะเปิดให้บริการ ปี 2571	2571 (กลาง)
5.4	ทล.	โครงการทล.9 วงแหวนรอบนอกตะวันตก ช่วงบางบัวทอง - บางปะอิน	23,025	เตรียมความพร้อมเสนอของบประมาณ และบรรจุในแผนเงินกู้	2571 (กลาง)
5.5	ทล.	โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 9 แนวใหม่ เชื่อมต่อวงแหวนรอบนอกด้านตะวันตก และด้านตะวันออก (ระยะทาง 4.20 กม.)	4,567	อยู่ระหว่างเสนอขอบรรจุอยู่ในแผนความต้องการเงินกู้ระยะปานกลาง 5 ปี (ปีงบประมาณ พ.ศ. 2568 - 2572)	2570 (สั้น)
5.6	ทล.	โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร รอบที่ 3 (MR-10) ช่วงนครปฐม - สุพรรณบุรี (ระยะทาง 70 กม.)	52,398	อยู่ระหว่างศึกษา MR - MAP	2577-2580 (ยาว)

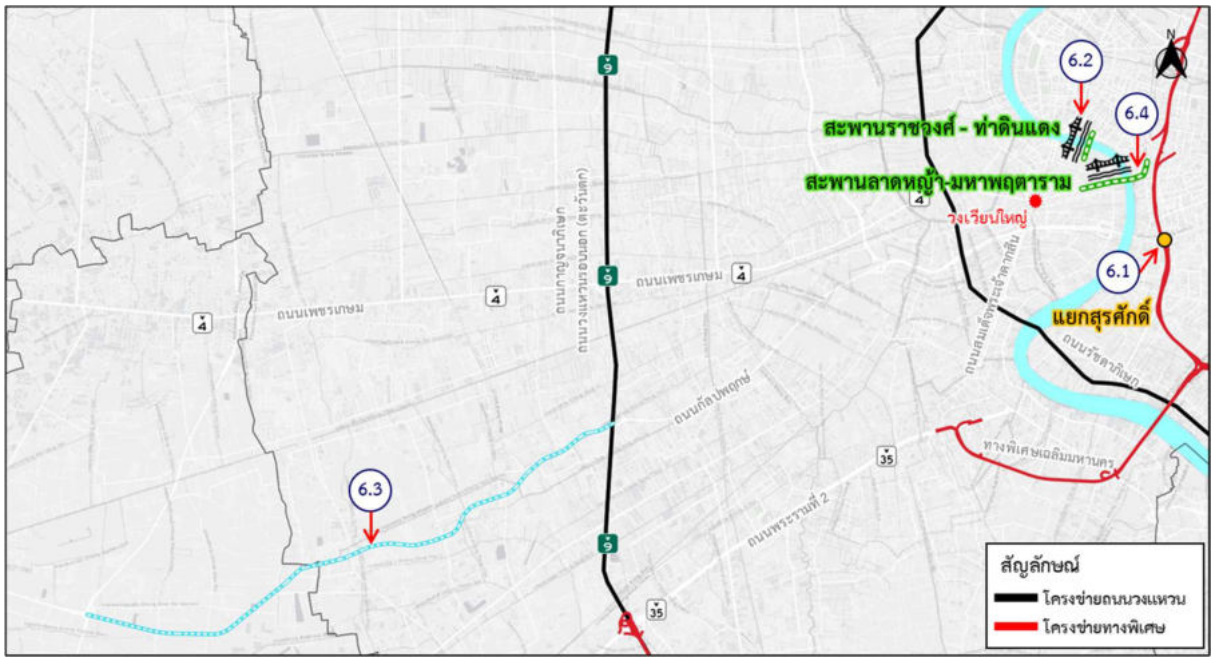
ที่มา: รวบรวมโดยที่ปรึกษา

5.1.6 แนวเส้นทางที่ 6: สะพานตากสิน ช่วงถนนราชพฤกษ์ – ถนนกัลปพฤกษ์

บริเวณสะพานตากสิน หรือสะพานสาทร ช่วงถนนราชพฤกษ์ – ถนนกัลปพฤกษ์ ตั้งอยู่ทางทิศตะวันตกของกรุงเทพมหานครเป็นเส้นทางหลักที่บริการพื้นที่ เขตบางแค และเขตสาทร ซึ่งทั้งสองพื้นที่ดังกล่าว พาดผ่านสถานที่เอกชนขนาดใหญ่ และสถาบันการศึกษาชั้นนำ อาทิ รร.อัสสัมชันคอนแวนต์ รร.กรุงเทพคริสเตียน รร.อัสสัมชัญ แผนกประถม โรงพยาบาลเลิศสิน โรงพยาบาลเซนต์หลุยส์ ศูนย์การค้าไอคอนสยาม เดอะมอลล์ท่าพระ ซึ่งเป็นสถานที่มีอัตราการเดินทางสูง โดยแนวเส้นทางอยู่ในความรับผิดชอบของกรุงเทพมหานคร (กทม.) จำนวน 2 โครงการ และกรมทางหลวงชนบท (ทช.) จำนวน 1 โครงการรวมเป็น 3 โครงการดังนี้

<u>ภาพรวมของปัญหา</u>

ปัจจุบันพื้นที่ดังกล่าวประสบปัญหาการจราจรติดขัดเนื่องมาจาก สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาไม่เพียงพอที่จะรองรับปริมาณจราจรที่ผ่านสะพานสมเด็จพระเจ้าตากสิน (สะพานสาทร) ผ่านถนนราชพฤกษ์ และถนนกัลปพฤกษ์ เพื่อเดินทางเข้าสู่พื้นที่ชั้นในของกรุงเทพมหานคร ซึ่งเป็นศูนย์กลางด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว โดยตามแนวถนนดังกล่าวมีเพียงสะพานสมเด็จพระเจ้าตากสินเพียงแห่งเดียวที่รองรับปริมาณจราจรซึ่งมีจำนวนมาก ส่งผลให้สะพานสมเด็จพระเจ้าตากสิน (สะพานสาทร) ผ่านแยกสุรศักดิ์เกิดปัญหาที่บริเวณทางแยกอีกด้วย



รูปที่ 5-7 แนวเส้นทางที่ 6 สะพานตากสิน ช่วงถนนราชพฤกษ์ – ถนนกัลปพฤกษ์

ตารางที่ 5-8 รายละเอียดโครงการและแผนปีเปิดให้บริการ แนวเส้นทางที่ 6

ลำดับ	หน่วยงาน	ชื่อโครงการ	งบประมาณ (ลบ.)	สถานะ	ปีเริ่มก่อสร้าง (ระยะแผน)
6.1	กทม.	การแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณแยกสุรศักดิ์	1,000	อยู่ระหว่างของบศึกษาโครงการ	2576 (ยาว)
6.2	กทม.	โครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา (บริเวณถนนราชวงศ์ - ท่าดินแดง)	1,000	ออกแบบแล้วเสร็จ แต่มีการคัดค้านโครงการจากประชาชน	2567 (สั้น)
6.3	ทช.	โครงการส่วนต่อขยายกัลปพฤกษ์ - ถนนพุทธสาคร อำเภอกระทุ่มแบน จังหวัดสมุทรสาคร	6,682	อยู่ระหว่างการจัดลำดับเพื่อออก พรฎ. เวนคืนที่ดิน	2578 (ยาว)
6.4	กทม.	โครงการก่อสร้างสะพานลาดหญ้า – มหาพฤฒาราม	15,000	กทม.เสนอยกเลิกในแผนฯ เสนอปรับรูปแบบเป็นอุโมงค์ลอด	2578 (ยาว)

ที่มา: รวบรวมโดยที่ปรึกษา

5.1.7 แนวเส้นทางที่ 7: ทางคู่ขนานลอยฟ้าบรมราชชนนี – สะพานสมเด็จพระปิ่นเกล้า

ทางคู่ขนานลอยฟ้าบรมราชชนนีถึงสะพานสมเด็จพระปิ่นเกล้า (สะพานพระราม 7) ตั้งอยู่บริเวณทิศตะวันตกของกรุงเทพมหานคร เป็นเส้นทางหลักที่บริการพื้นที่พุทธมณฑลสาย 1 ถึงพุทธมณฑลสาย 4 ถนนกาญจนาภิเษก (ด้านตะวันตก) เป็นเส้นทางหลักที่จะมุ่งหน้าเข้าสู่มหาวิทยาลัยมหิดล วิทยาเขตศาลายา และเป็นเส้นทางเดียวที่สามารถเชื่อมต่อเข้าสู่ย่านใจกลางเมืองและพื้นที่เกาะรัตนโกสินทร์ซึ่งประสบปัญหาการจราจรติดขัดสูงมาก โดยแนวเส้นทางอยู่ในความรับผิดชอบของกรุงเทพมหานคร (กทม.) จำนวน 3 โครงการ และกรมทางหลวง (ทล.) จำนวน 2 โครงการรวมเป็น 5 โครงการดังนี้

ภาพรวมของปัญหา

ปัจจุบันทางคู่ขนานลอยฟ้าบรมราชชนนีถึงสะพานสมเด็จพระปิ่นเกล้าประสบปัญหาการจราจรติดขัด อันเนื่องมาจาก สะพานสมเด็จพระปิ่นเกล้า (สะพานพระราม 7) ไม่สามารถรองรับปริมาณจราจรที่มาจากพื้นที่ตลิ่งชัน พุทธมณฑล และพื้นที่ศาลายา จังหวัดนครปฐมเพื่อเดินทางเข้าสู่พื้นที่เศรษฐกิจชั้นในของกรุงเทพมหานคร โดยแนวเส้นทางดังกล่าวมีถนนให้บริการเพียงเส้นทางเดียว ในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้า เร่งด่วนกลางวัน และช่วงนอกเวลาเร่งด่วนนั้นทางคู่ขนานลอยฟ้าบรมราชชนนีนั้นประสบปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณทางลงพุทธมณฑล สาย 2 เนื่องจากปริมาณจราจรบนถนนบรมราชชนนีมีปริมาณมากเกินความจุของถนนที่จะรองรับได้ อีกทั้งมีรายละเอียดปัญหาการจราจรในแต่ละบริเวณซึ่งส่งผลต่อระบบโครงข่ายทางคู่ขนานลอยฟ้าบรมราชชนนี – สะพานสมเด็จพระปิ่นเกล้า โดยมีแผนดำเนินการแก้ไขปัญหาดังกล่าวตามแนวตะวันออก – ตะวันตกของกรุงเทพมหานครดังนี้

รูปที่ 5-8 แนวเส้นทางที่ 7 ทางคู่ขนานลอยฟ้าบรมราชชนนี – สะพานสมเด็จพระปิ่นเกล้า

ตารางที่ 5-9 รายละเอียดโครงการและแผนปีเปิดให้บริการ แนวเส้นทางที่ 7

ลำดับ	หน่วยงาน	ชื่อโครงการ	งบประมาณ (ลบ.)	สถานะ	ปีเริ่มก่อสร้าง (ระยะแผน)
7.1	ทล.	โครงการก่อสร้างส่วนต่อขยายทางยกระดับบนทางหลวงหมายเลข 338 (ถนนบรมราชชนนี) ช่วงพุทธมณฑลสาย 3 - พุทธมณฑลสาย 4	4,490	เตรียมความพร้อมเสนอของบประมาณ 2567	2570 (สั้น)
7.2	ทล.	โครงการก่อสร้างส่วนต่อขยายทางยกระดับบนทางหลวงหมายเลข 338 (ถนนบรมราชชนนี) ช่วงพุทธมณฑลสาย 4 - ทางหลวงหมายเลข 4	12,250	ออกแบบรายละเอียดแล้วเสร็จ	2572 (กลาง)
7.3	กทม.	โครงการต่อเชื่อมถนนพรานนก-ถนนพุทธมณฑลสาย 4 กับถนนสะพานพระราม 8	3,500	อนุมัติ EIA แล้ว และของบก่อสร้าง	2572 (กลาง)
7.4	กทม.	โครงการก่อสร้างและขยายถนนจรัญสนิทวงศ์กับถนนพุทธมณฑลสาย4 (ช่วงพุทธมณฑลสาย 2 - พุทธมณฑลสาย 3)	-	อยู่ระหว่างก่อสร้าง คาดว่าแล้วเสร็จ 2567	2564 (สั้น)
7.5	กทม.	โครงการก่อสร้างและขยายถนนจรัญสนิทวงศ์กับถนนพุทธมณฑลสาย4 (ช่วงพุทธมณฑลสาย 3 - พุทธมณฑลสาย 4)	1,500	อยู่ระหว่างของบประมาณปี 2567	2568 (สั้น)

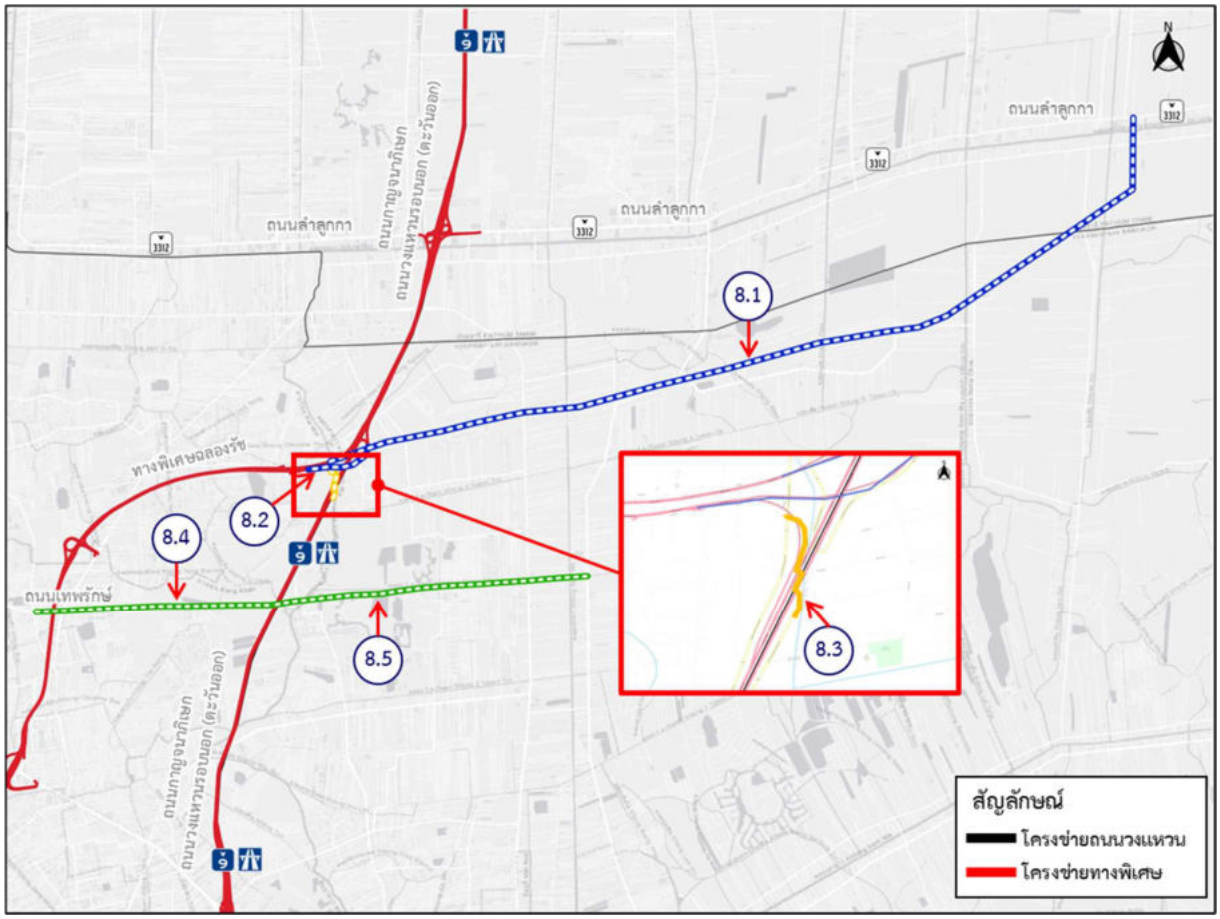
ที่มา: รวบรวมโดยที่ปรึกษา

5.1.8 แนวเส้นทางที่ 8: ทางพิเศษฉลองรัช

ทางพิเศษฉลองรัช ตั้งอยู่บริเวณทิศตะวันออกของกรุงเทพมหานครเป็นเส้นทางรองรับปริมาณจราจรพื้นที่ถนนสายไหม ถนนรามอินทรา ถนนประเสริฐมนูกิจ ถนนลาดพร้าว ในการเดินทางเข้าสู่พื้นที่ชั้นในเมือง อีกทั้งโครงการทางพิเศษฉลองรัชสามารถเชื่อมต่อเข้าสู่ทางพิเศษศรีรัช และทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 โดยเป็นเส้นทางเดียวในการเดินทางเข้าสู่พื้นที่ใจกลางเมืองย่านพระราม 9 เพชรบุรี พร้อมพงษ์ อโศกมนตรี ซึ่งประสบปัญหาความต้องการเดินทางสูง โดยแนวเส้นทางอยู่ในความรับผิดชอบของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) จำนวน 2 โครงการ กรมทางหลวง (ทล.) จำนวน 1 โครงการ และกรุงเทพมหานคร (กทม.) จำนวน 2 โครงการ รวมเป็น 5 โครงการดังนี้

<u>ภาพรวมของปัญหา</u>

ถึงแม้ว่าทางพิเศษฉลองรัชสามารถรองรับปริมาณการจราจรในปัจจุบันได้แต่ก็ยังประสบปัญหาการจราจรติดขัดต่อเนื่องมาจากการจราจรบนพื้นราบ (ถนนประดิษฐ์มนูธรรม) นั้นมีการติดขัดสะสมบริเวณทางลงส่งผลให้แถวคอยย้อนขึ้นมาบนทางพิเศษในจุดทางลงจตุโชติ รวมถึงปัญหาการจราจรเข้าสู่ถนนลำลูกกาซึ่งส่งผลกระทบต่อการจราจรบนถนนวงแหวนรอบกรุงเทพมหานคร รอบที่ 2 (ถนนกาญจนาภิเษก) หรือทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 9



รูปที่ 5-9 แนวเส้นทางที่ 8 ทางพิเศษฉลองรัช

ตารางที่ 5-10 รายละเอียดโครงการและแผนปีเปิดให้บริการ แนวเส้นทางที่ 8

ลำดับ	หน่วยงาน	ชื่อโครงการ	งบประมาณ (ลบ.)	สถานะ	ปีเริ่มก่อสร้าง (ระยะแผน)
8.1	กทพ.	โครงการทางพิเศษฉลองรัชส่วนต่อขยาย (จตุโชติ - ลำลูกกา)	20,333	ปัจจุบัน กทพ. อยู่ระหว่างคัดเลือกผู้ควบคุมงานและผู้รับจ้างก่อสร้างโครงการ	2567 (สั้น)
8.2	กทพ.	โครงการทางเชื่อมด่านจตุโชติกับทางคู่ขนานถนนกาญจนาภิเษกด้านตะวันออก	29	อยู่ในแผนระยะที่ 1 ปี 2566 - 2570 ปัจจุบันอยู่ระหว่างศึกษาความเหมาะสมฯ	2567 (สั้น)
8.3	ทล.	การจัดการจราจรบริเวณทางลงจตุโชติ	50	ทล.ตรวจสอบสถานะโครงการ	2568 (สั้น)
8.4	กทม.	โครงการถนนเทพรักษ์ (ช่วงที่ 1 จาก ถนนเทพรักษ์ถึงวงแหวนรอบนอกฝั่งตะวันออก)	2,500	อยู่ระหว่างของบประมาณประจำปี 2567	2568 (สั้น)
8.5	กทม.	โครงการถนนเทพรักษ์ (ช่วงที่ 2 จาก วงแหวนรอบนอกฝั่งตะวันออก ถึงถนนนิมิตรใหม่)	2,000	อยู่ระหว่างเสนอของบประมาณ	2570 (สั้น)

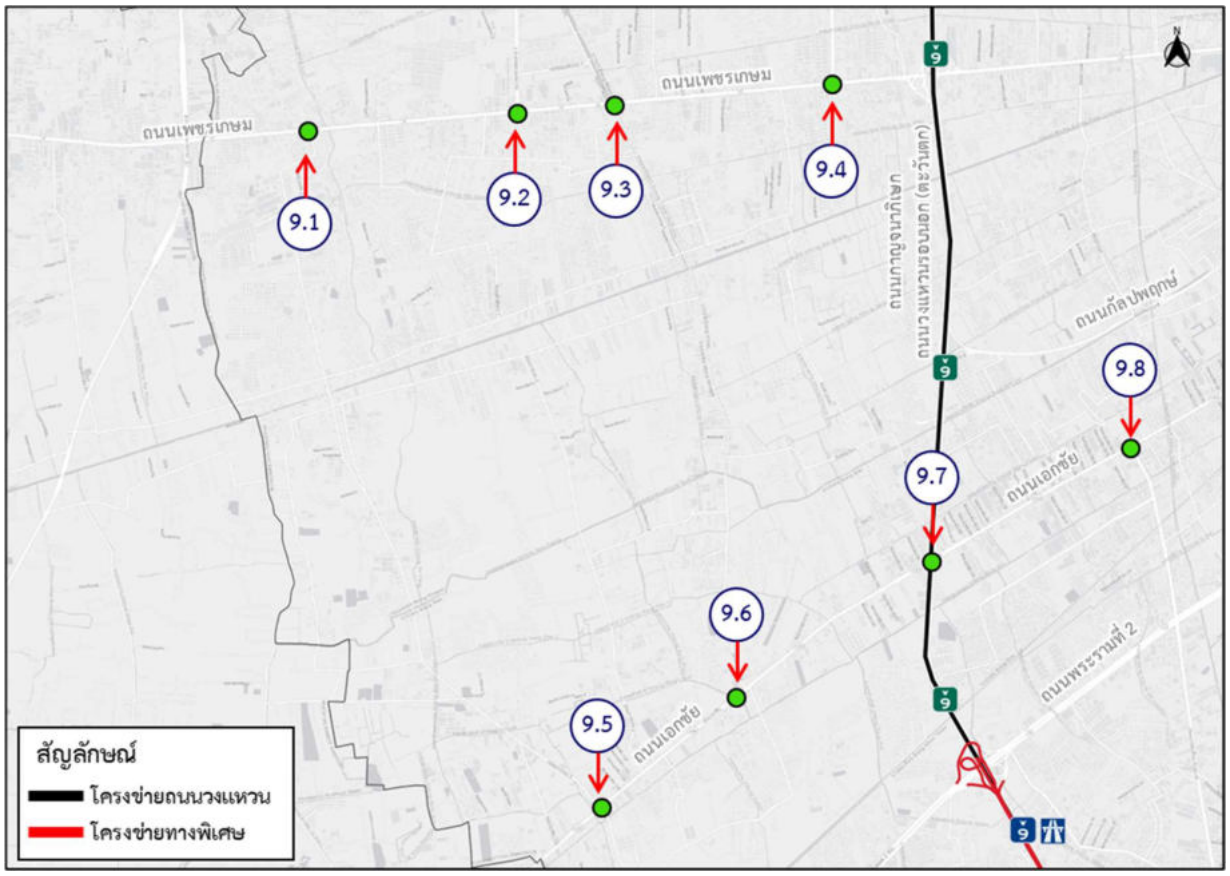
ที่มา: รวบรวมโดยที่ปรึกษา

5.1.9 แนวเส้นทางที่ 9: ถนนเพชรเกษม – ถนนเอกชัย

ถนนเพชรเกษม และถนนเอกชัย ตั้งอยู่บริเวณทิศตะวันตกของกรุงเทพมหานครเป็นเส้นทางบริการพื้นที่ถนนวงแหวนรอบกรุงเทพมหานคร รอบที่ 2 (ถนนกาญจนาภิเษก) ในการเดินทางระหว่างพื้นที่ชานเมืองด้านตะวันตกของกรุงเทพมหานครและพื้นที่ชั้นในของกรุงเทพมหานคร โดยผ่านสถานที่มีอัตราการเดินทางสูง อาทิ ตลาดนัดสนามหลวง 2 เดอะมอลล์บางแค เป็นต้น โดยแนวเส้นทางอยู่ในความรับผิดชอบของกรุงเทพมหานคร (กทม.) จำนวน 7 โครงการดังนี้

<u>ภาพรวมของปัญหา</u>

ปัจจุบันถนนเพชรเกษม และถนนเอกชัยประสบปัญหาการจราจรติดขัดเนื่องจากเป็นถนนสายหลักซึ่งมีจุดตัดกับถนนสายรองและถนนซอยจำนวนมากส่งผลให้เกิดการติดขัดสะสมบริเวณทางแยก หากดำเนินการสามารถดำเนินการพร้อมกับโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ส่วนต่อขยายในอนาคตได้ จะทำให้ถนนเพชรเกษมสามารถรองรับปริมาณจราจรในการเดินทางผ่านถนนสายนี้ได้อย่างมีประสิทธิภาพ



รูปที่ 5-10 แนวเส้นทางที่ 9 ถนนเพชรเกษม – ถนนเอกชัย

ตารางที่ 5-11 รายละเอียดโครงการและแผนปีเปิดให้บริการ แนวเส้นทางที่ 9

ลำดับ	หน่วยงาน	ชื่อโครงการ	งบประมาณ (ลบ.)	สถานะ	ปีเริ่มก่อสร้าง (ระยะแผน)
9.1	กทม.	โครงการก่อสร้างสะพานข้ามทางแยกถนนเพชรเกษม-ถนนมาเจริญ (ซอยเพชรเกษม81)	296	อยู่ระหว่างขอจัดสรรงบประมาณ	2568 (สั้น)
9.2	กทม.	โครงการก่อสร้างสะพานข้ามแยกถนนเพชรเกษมกับถนนพุทธมณฑลสาย 3	423	อยู่ระหว่างขอจัดสรรงบประมาณ	2568 (สั้น)
9.3	กทม.	โครงการก่อสร้างสะพานข้ามทางแยกทวีวัฒนาและซอยเพชรเกษม69 - ถนนเพชรเกษม	395	ได้รับงบประมาณประจำปี 2566	2567 (สั้น)
9.4	กทม.	โครงการก่อสร้างสะพานข้ามแยกถนนเพชรเกษมกับถนนพุทธมณฑลสาย 2	370	อยู่ระหว่างขอจัดสรรงบประมาณ	2568 (สั้น)
9.5	กทม.	สะพานข้ามแยกบางบอน 3	350	อยู่ระหว่างการออกแบบ	2571 (กลาง)
9.6	กทม.	สะพานข้ามแยกบางบอน 5	350	อยู่ระหว่างการออกแบบ	2571 (กลาง)
9.7	กทม.	โครงการก่อสร้างทางยกระดับบริเวณจุดตัดถนนเอกชัยกับถนนกาญจนาภิเษก	1,000	อยู่หว่างออกแบบเบื้องต้น	2573 (กลาง)
9.8	กทม.	โครงการก่อสร้างสะพานข้ามแยกบางบอน – แยกสุขาภิบาล	350	ในแผนฯเสนอเพิ่มเติม *จากงานส่วนที่1	2580 (ยาว)

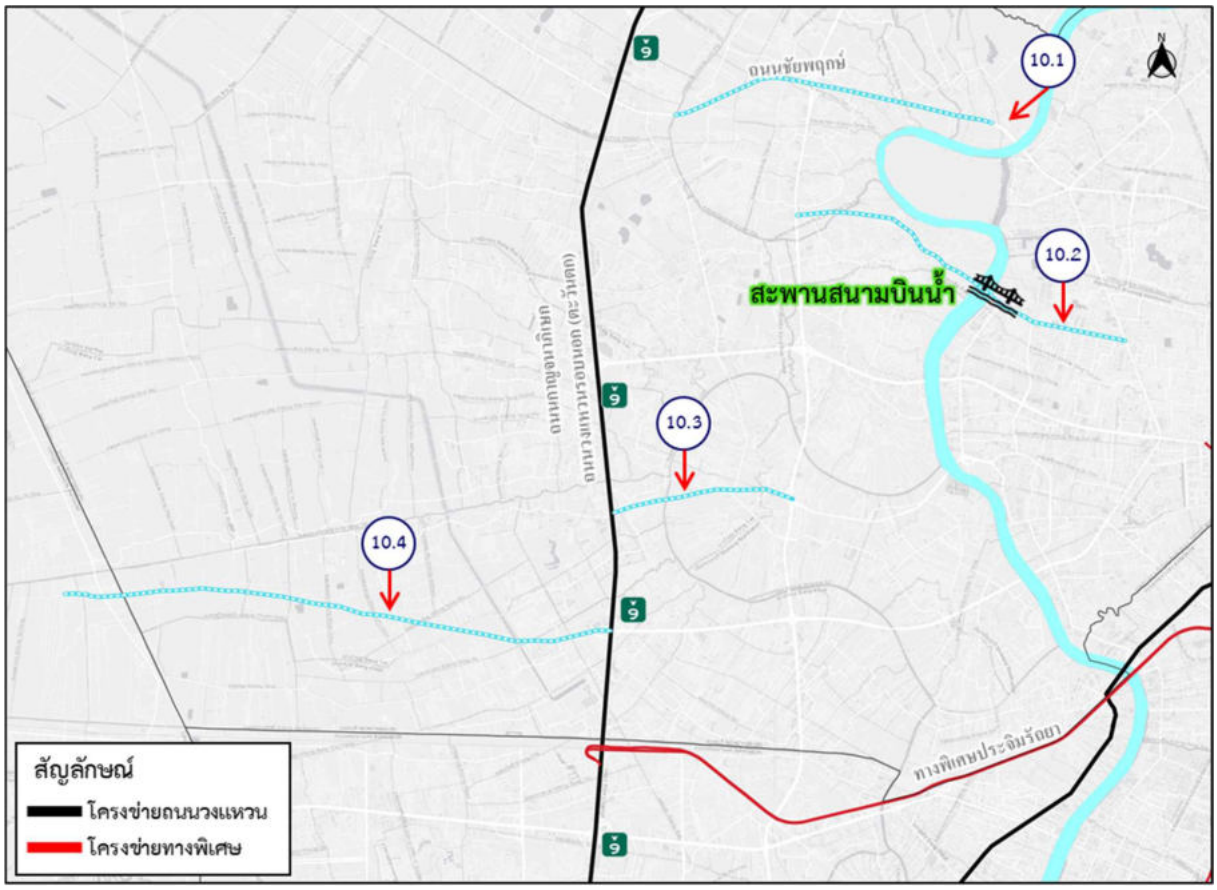
ที่มา: รวบรวมโดยที่ปรึกษา

5.1.10 แนวเส้นทางที่ 10: กรุงเทพมหานคร ด้านตะวันตก

กรุงเทพมหานคร พื้นที่ตะวันตก ตามแนวเส้นทางถนนวงแหวนรอบกรุงเทพมหานคร รอบที่ 2 (ถนนกาญจนาภิเษก) เป็นเส้นทางหลักที่บริการพื้นที่ถนนชัยพฤกษ์ ถนนนครอินทร์ เป็นเส้นทางหลักในการเดินทางระหว่างพื้นที่ชานเมือง และการเข้าสู่ย่านใจกลางเมือง โดยแนวเส้นทางอยู่ในความรับผิดชอบของการ กรมทางหลวงชนบท (ทช.) จำนวน 4 โครงการดังนี้

<u>ภาพรวมของปัญหา</u>

ปัจจุบันถนนหลักที่ให้บริการตามแนวถนนวงแหวนรอบกรุงเทพมหานคร รอบที่ 2 นั้นประสบปัญหาการจราจรติดขัด เนื่องจากความจุของถนนไม่เพียงพอต่อปริมาณจราจรที่เดินทางจากพื้นที่ชานเมืองเข้าสู่ถนนวงแหวนและพื้นที่ชั้นในหรือพื้นที่เศรษฐกิจของกรุงเทพมหานคร



รูปที่ 5-11 แนวเส้นทางที่ 10 กรุงเทพมหานคร ด้านตะวันตก

ตารางที่ 5-12 รายละเอียดโครงการและแผนปีเปิดให้บริการ แนวเส้นทางที่ 10

0 ลำดับ	หน่วยงาน	ชื่อโครงการ	งบประมาณ (ลบ.)	สถานะ	ปีเริ่มก่อสร้าง (ระยะแผน)
10.1	ทช.	โครงการขยายถนนชัยพฤกษ์ จ.นนทบุรี	-	อยู่ระหว่างการก่อสร้าง คาดว่าจะเปิดให้บริการต้นปีงบประมาณ 2568	2564 (สั้น)
10.2	ทช.	โครงการสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา บริเวณถนนสนามบินน้ำ จ.นนทบุรี	5,000	อยู่ระหว่างการดำเนินการศึกษาผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม (EIA)	2577 (ยาว)
10.3	ทช.	โครงการต่อเชื่อมสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา บริเวณถนนนนทบุรี1 - ถนนกาญจนาภิเษก	3,800	อยู่ระหว่างการของบประมาณสำหรับการจ่ายค่าทดแทนในการเวนคืนฯ	2571 (กลาง)
10.4	ทช.	โครงการถนนต่อเชื่อมถนนนครอินทร์ - ศาลายา จ.นนทบุรี และจ.นครปฐม	4,400	ของบประมาณเวนคืน (ได้รับงบเวนคืน ปี 2567 แล้ว)	2568 (สั้น)

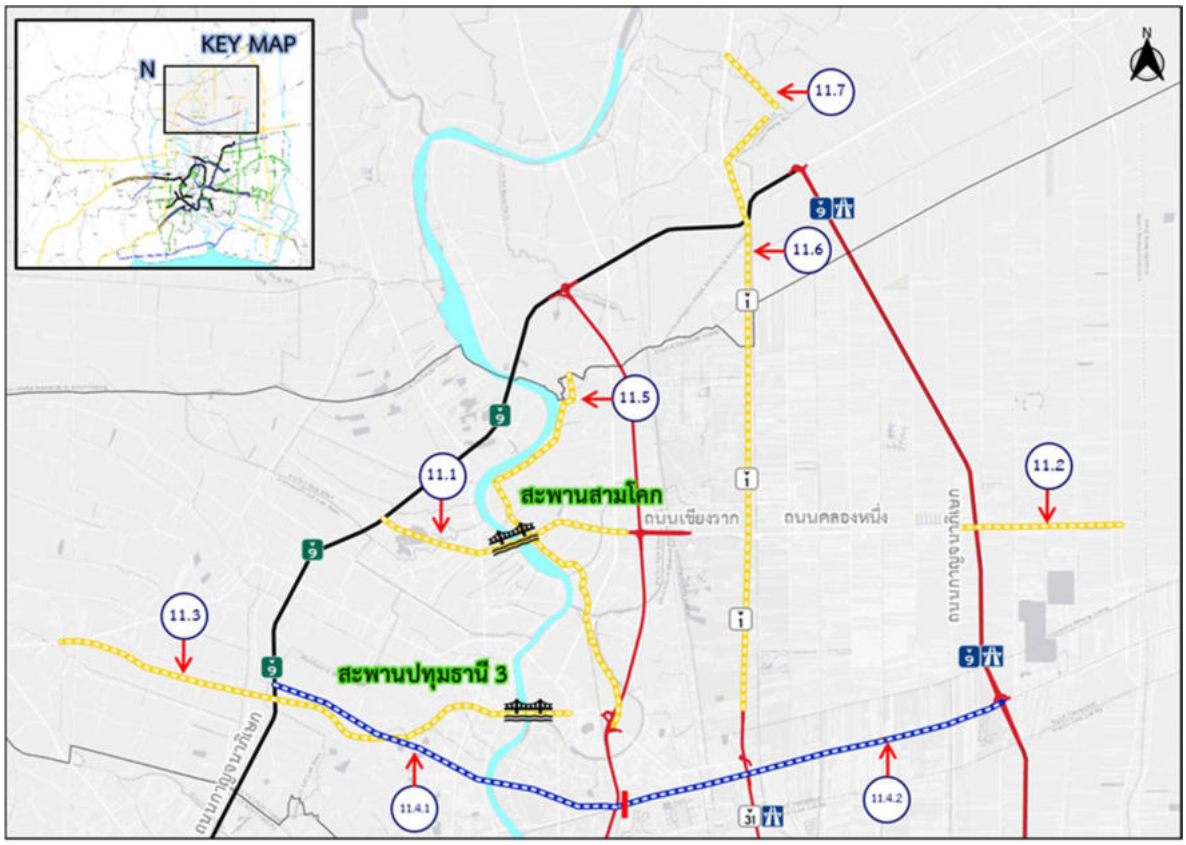
ที่มา: รวบรวมโดยที่ปรึกษา

5.1.11 แนวเส้นทางที่ 11: เส้นทางเชื่อมถนนวงแหวนรอบกรุงเทพมหานคร รอบที่ 2 (ตะวันออก – ตะวันตก)

แนวเส้นทางเชื่อมถนนวงแหวนรอบที่ 2 ด้านตะวันออก - ตะวันตก ตามแนวเส้นทางถนนรังสิต - นครนายก และแนวถนนใหม่ รูปแบบเป็นทางพิเศษเชื่อมต่อการเดินทางระหว่างถนนกาญจนาภิเษก ด้านทิศตะวันออก - ตะวันตก และโครงข่ายถนนทางหลวงพร้อมสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาแห่งใหม่ เพิ่มความจุของช่องจราจรและโครงข่ายเชื่อมต่อถนนคลองหนึ่ง ถนนเชียงราก ถนนติวานนท์ และ ทล.346 รวมไปถึงการเพิ่มความสามารถในการรองรับปริมาณจราจรที่เพิ่มขึ้นบนถนนพหลโยธิน และการเชื่อมต่อโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองในอนาคตดังนี้

<u>ภาพรวมของปัญหา</u>

ในปัจจุบันการเดินทางเชื่อมต่อระหว่างพื้นที่วงแหวนกรุงเทพมหานคร รอบที่ 2 ด้านทิศตะวันออกและทิศตะวันตกนั้นยังไม่มีโครงการข่ายถนนที่เพียงพอส่งผลให้การเดินทางของประชาชนเป็นไปอย่างยากลำบาก ประกอบกับสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาที่มีอยู่ไม่สามารถรอบรับปริมาณจราจรที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องได้ ส่งผลให้เกิดการจราจรติดขัดบนโครงข่ายหลัก และความต้องการเดินทางบนถนนพหลโยธินที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องจากการพัฒนาโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองบริเวณทางแยกต่างระดับบางปะอิน



รูปที่ 5-12 แนวเส้นทางที่ 11 เส้นทางเชื่อมถนนวงแหวนรอบกรุงเทพมหานคร รอบที่ 2 (ตะวันออก – ตะวันตก)

ตารางที่ 5-13 รายละเอียดโครงการและแผนปีเปิดให้บริการ แนวเส้นทางที่ 11

ลำดับ	หน่วยงาน	ชื่อโครงการ	งบประมาณ (ลบ.)	สถานะ	ปีเริ่มก่อสร้าง (ระยะแผน)
11.1	ทล.	โครงการก่อสร้างทางแนวใหม่ สาย แยกทางหลวงหมายเลข 9 (บ.บางเตย) - บรรจบทางหลวงหมายเลข 3214 (บ.พร้าว)	6,450	อยู่ระหว่างของบประมาณปี 2567	2567 (สั้น)
11.2	ทล.	โครงการก่อสร้าง ทางหลวงแนวใหม่ เชื่อมจุดตัดถนนวงแหวนตะวันออก - บรรจบทางหลวงหมายเลข 352	1,800	อยู่ระหว่าง การศึกษาสำรวจและออกแบบรายละเอียด	2570 (สั้น)
11.3	ทล.	โครงการก่อสร้างทางแนวใหม่ สายปทุมธานี - วงแหวนตะวันตก (สะพานปทุมธานี 3)	7,350	อยู่ระหว่าง การศึกษาสำรวจและออกแบบรายละเอียด	2570 (สั้น)
11.4.1	กทพ.	โครงการทางพิเศษสายอุดรรัถยาถนนวงแหวนรอบที่ 3 (ด้านตะวันตก) ระยะที่ 1	28,211	กทพ. จะดำเนินการศึกษาจุดเชื่อมต่อถนนกาญจนาภิเษก อีกครั้ง	2572 (กลาง)
11.4.2	กทพ.	โครงการทางพิเศษสายอุดรรัถยาถนนวงแหวนรอบที่ 3 (ด้านตะวันออก) ระยะที่ 1	36,023	อยู่ในแผนระยะที่ 2 ปี 2571 เป็นต้นไป	2571 (กลาง)
11.5	ทล.	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 3309 สาย ศูนย์ศิลปาชีพบางไทร - บ.บางพูน	800	อยู่ระหว่าง การศึกษาสำรวจและออกแบบรายละเอียด	2570 (สั้น)
11.6	ทล.	โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 5 สายทางยกระดับอุตราภิมุข ช่วงรังสิต – บางปะอิน (ระยะทาง 22 กม.)	31,358	พร้อมเสนอ ครม. อนุมัติการดำเนินโครงการ การร่วมลงทุนฯ (ภายในปี 2567)	2568 (สั้น)
11.7	ทล.	**โครงการแก้ไขปัญหาจราจรบริเวณทางแยกต่างระดับบางปะอิน (ทางแนวใหม่ M6 เชื่อม ทล.32)**	6,340	การศึกษาสำรวจและออกแบบรายละเอียดแล้วเสร็จ	2570 (สั้น)

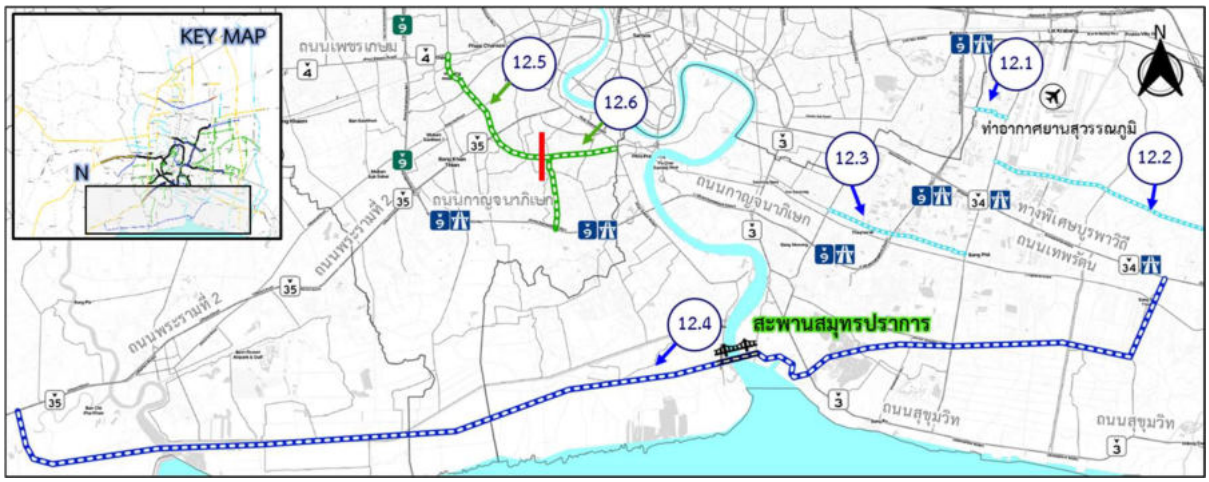
ที่มา: รวบรวมโดยที่ปรึกษา

5.1.12 แนวเส้นทางที่ 12: ถนนวงแหวนรอบกรุงเทพมหานคร รอบที่ 3 (ด้านใต้)

ถนนวงแหวนรอบกรุงเทพมหานครรอบที่ 3 ด้านทิศใต้ ตามแนวเส้นทางถนนแนวใหม่ที่เป็นทางพิเศษ พร้อมทั้งสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ช่วยเพิ่มทางเลือกในการเดินทางของประชาชน และเพิ่มขีดจำกัดความสามารถในการแข่งขันทางด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ของประเทศ พร้อมทั้งโครงข่ายทางหลวงท้องถิ่นเพิ่มความสามารถในการเชื่อมต่อระหว่างถนนพระรามที่ 2 ถนนประชาอุทิศ ถนนชัยพฤกษ์ และถนนเพชรเกษม ซึ่งช่วยเติมเต็มโครงข่ายถนนในการเดินทางเข้าสู่พื้นที่ชั้นในของกรุงเทพมหานคร

<u>สภาพปัญหา</u>

ปัจจุบันความจุของถนนพระรามที่ 2 ถนนวงแหวนรอบกรุงเทพมหานคร รอบที่ 2 ด้านทิศใต้นั้น ประสบปัญหาการจราจรติดขัด เนื่องจากความจุของช่องจราจรนั้นไม่เพียงพอต่อความต้องการเดินทางเชื่อมต่อเข้าสู่พื้นที่ชั้นในของกรุงเทพมหานครและปริมณฑล และความต้องการเดินทางที่เพิ่มมากขึ้น



รูปที่ 5-13 แนวเส้นทางที่ 12 ถนนวงแหวนรอบกรุงเทพมหานคร รอบที่ 3 (ด้านใต้)

ตารางที่ 3-14 รายละเอียดโครงการและแผนปีเปิดให้บริการ แนวเส้นทางที่ 12

ลำดับ	หน่วยงาน	ชื่อโครงการ	งบประมาณ (ลบ.)	สถานะ	ปีเริ่มก่อสร้าง (ระยะแผน)
12.1	ทช.	โครงการ ถนนสาย ข1 ผังเมืองรวมเมืองสมุทรปราการ	157	อยู่ระหว่างการก่อสร้าง	2565 (สั้น)
12.2	ทช.	โครงการก่อสร้างถนนสายประชาราษฎร์อุทิศ - ถนนรัตนโกสินทร์ 200 ปี จ.สมุทรปราการ	15,978	อยู่ระหว่างการของบประมาณสำหรับการจ่ายค่าทดแทนในการเวนคืนฯ	2568 (สั้น)
12.3	ทช.	โครงการ ถนนสาย สป.4002 แยก ทล.3344 - บ.บางพลีใหญ่ อ.เมือง, บางพลี จังหวัดสมุทรปราการ	793	อยู่ระหว่างการก่อสร้าง	2564 (สั้น)
12.4	กทพ.	ทางพิเศษวงแหวนด้านใต้ ช่วง จ.สมุทรสาคร – จ.สมุทรปราการ	95,000	อยู่ในแผนระยะที่ 2 ปี 2571 เป็นต้นไป	2572 (กลาง)
12.5	กทม.	โครงการก่อสร้างถนนตามแนวผังเมือง ฉ.1 และ ง.21 เชื่อมถนนเพชรเกษมกับถนนสุขสวัสดิ์ และสายเชื่อมระหว่างสายเชื่อมดังกล่าวกับถนนกาญจนาภิเษก (โครงการก่อสร้างตามแนวผังเมือง ฉ1 จากถนนประชาอุทิศ ถึงถนนสุขสวัสดิ์)	2,200	อยู่ระหว่างของบประมาณประจำปี 2568	2569 (สั้น)
12.6	กทม.	โครงการก่อสร้างถนนตามแนวผังเมือง ฉ.1 และ ง.21 เชื่อมถนนเพชรเกษมกับถนนสุขสวัสดิ์ และสายเชื่อมระหว่างสายเชื่อมดังกล่าวกับถนนกาญจนาภิเษก (ชลอตั้งแต่ถนนพุทธบูชา39ถึงถนนเพชรเกษม) (โครงการเชื่อมถนนสุขสวัสดิ์-ถนนพระรามที่ 2 ถนนเพชรเกษม – ถนนวงแหวนรอบนอกด้านใต้)	7,873	อยู่ระหว่างการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีเพื่อตราพระราชกฤษฎีกากำหนดแนวเขตที่ดินที่จะขอเวนคืน	2571 (กลาง)

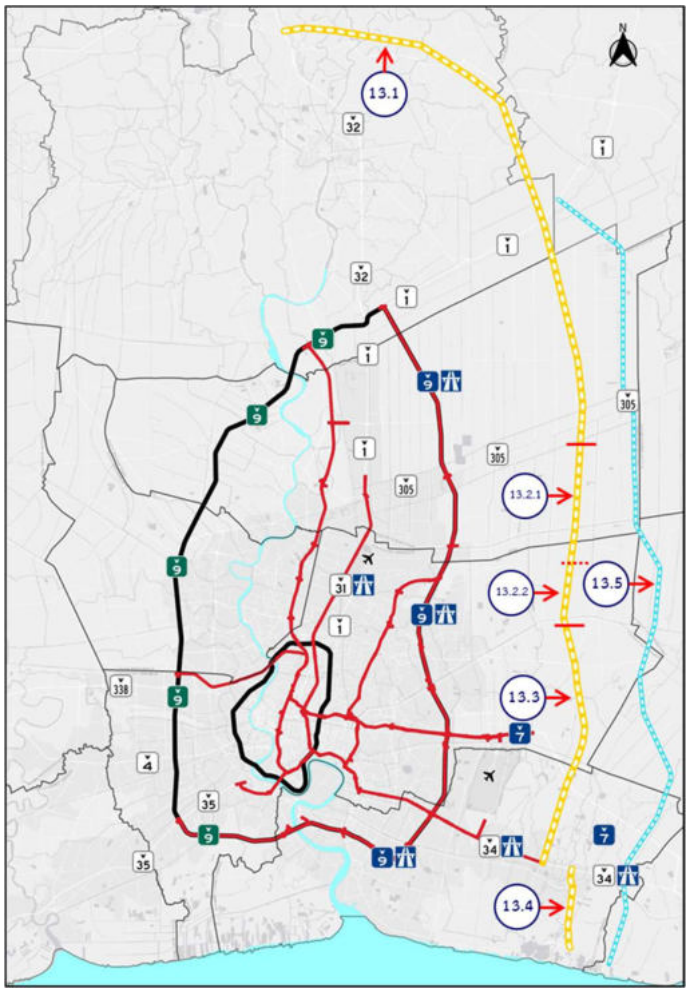
ที่มา: รวบรวมโดยที่ปรึกษา

5.1.13 แนวเส้นทางที่ 13: ถนนวงแหวนรอบกรุงเทพมหานคร รอบที่ 3 (ด้านตะวันออก)

ถนนวงแหวนรอบกรุงเทพมหานคร รอบที่ 3 ด้านทิศตะวันออก เป็นถนนตามแนวเส้นทางใหม่ รูปแบบทางพิเศษเชื่อมต่อระหว่างพื้นที่กรุงเทพมหานคร ปริมณฑลและจังหวัดข้างเคียง เพื่อรองรับความต้องการการเดินทางที่เพิ่มขึ้น และช่วยบรรเทาปัญหาการจราจรจากพื้นที่ชั้นในของวงแหวนรอบที่ 2 ซึ่งประสบปัญหาดังกล่าวทำให้การเดินทางไม่สะดวกเท่าที่ควร

<u>สภาพปัญหา</u>

ในปัจจุบันการเดินทางเชื่อมต่อเข้าสู่พื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑลจากด้านตะวันออกนั้นมีปริมาณมาก เนื่องจากเป็นที่ตั้งของโรงงาน นิคมอุตสาหกรรม และเพื่อรองรับการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (EEC) ที่อยู่ระหว่างดำเนินการและจะเปิดให้บริการในอนาคตอันใกล้ ซึ่งจะส่งผลต่อความสามารถในการรองรับปริมาณจราจรของถนนวงแหวนรอบที่ 2 เป็นวงกว้าง



รูปที่ 5-14 แนวเส้นทางที่ 13: ถนนวงแหวนรอบกรุงเทพมหานคร รอบที่ 3 (ด้านตะวันออก)

ตารางที่ 5-15 รายละเอียดโครงการและแผนปีเปิดให้บริการ แนวเส้นทางที่ 13

ลำดับ	หน่วยงาน	ชื่อโครงการ	งบประมาณ (ลบ.)	สถานะ	ปีเริ่มก่อสร้าง (ระยะแผน)
13.1	ทล.	โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร รอบที่ 3 (MR-10) ช่วง ทล.32 – ทล.305 (68 กม.)	45,943	อยู่ระหว่างศึกษา MR - MAP	2575 (กลาง)
13.2.1	ทล.	โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร รอบที่ 3 (MR-10) ช่วง ทล.305 – ทางด่วนฉลองรัช (13 กม.)	19,570	ทบทวนออกแบบรายละเอียด (ปี 2566)	2568 (สั้น)
13.2.2	ทล.	โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร รอบที่ 3 (MR-10) ช่วงทางด่วนฉลองรัช – ทล.304 (12 กม.)	18,064	ทบทวนออกแบบรายละเอียดพร้อมทบทวนรายงาน EIA (ปี67) และเสนอ สผ. (ปี68)	2571 (กลาง)
13.3	ทล.	โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร รอบที่ 3 (MR-10) ช่วงทล.304 – ทล.34 (27 กม.)	50,705	ทบทวนออกแบบรายละเอียดพร้อมทบทวนรายงาน EIA (ปี68) และเสนอ สผ. (ปี70)	2573 (กลาง)
13.4	ทล.	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 3117 คลองด่าน - บางบ่อ	400	เตรียมสำรวจและออกแบบรายละเอียด	2580 (ยาว)
13.5	ทช.	โครงการศึกษาความเหมาะสมสายแยก ทล.1-ทล.3	38,973	ศึกษาความเหมาะสมแล้วเสร็จ	2580 (ยาว)

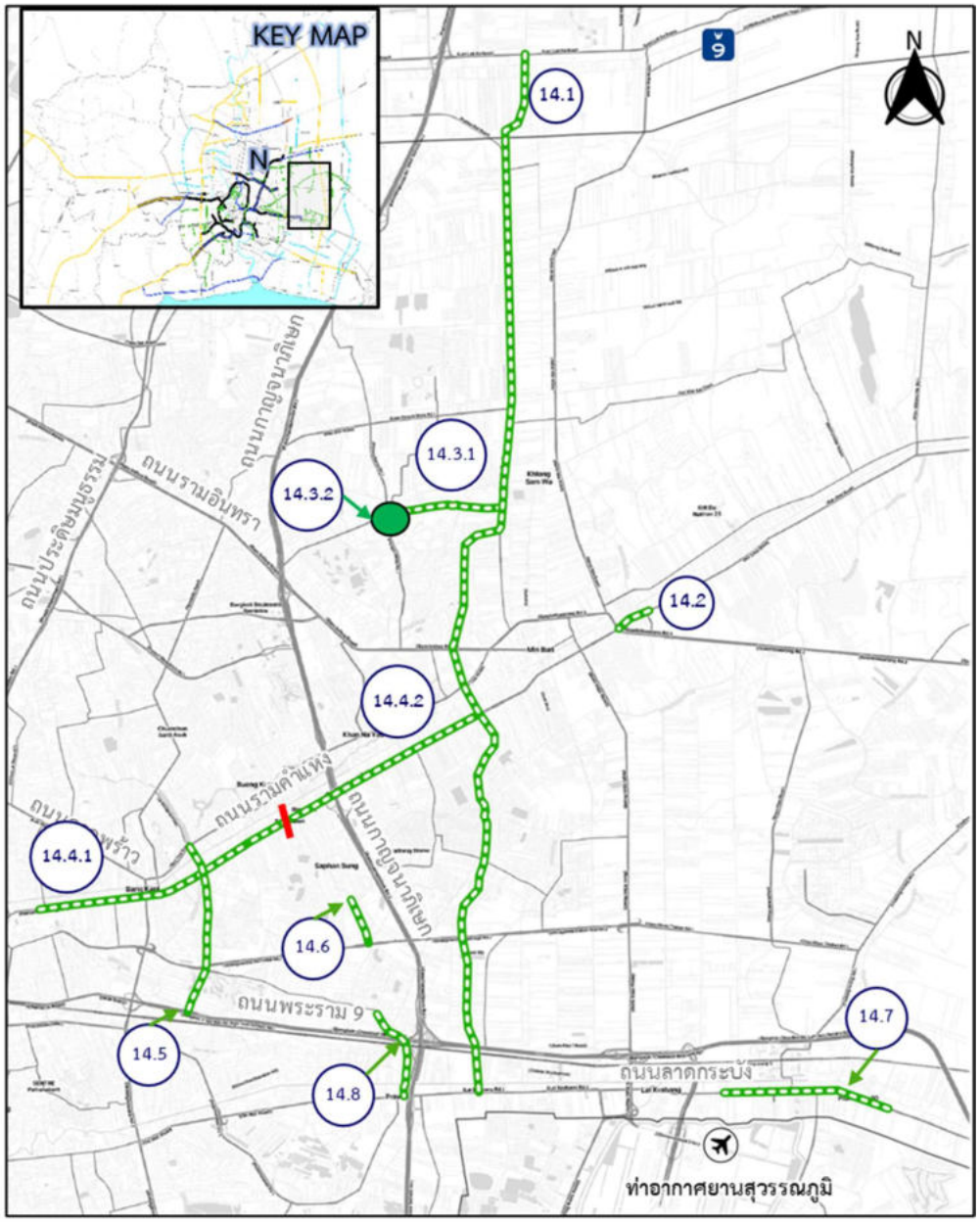
ที่มา: รวบรวมโดยที่ปรึกษา

5.1.14 แนวเส้นทางที่ 14: ถนนรามคำแหง – ลาดกระบัง

แนวเส้นทางถนนรามคำแหง และถนนลาดกระบังเป็นเส้นทางเชื่อมต่อพื้นที่ด้านตะวันออกของกรุงเทพมหานคร โดยมีทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 คั่นกลางระหว่างแนวถนนทั้งสองเส้นนี้ ซึ่งพื้นที่ดังกล่าวมีปริมาณจราจรเต็มความจุ ส่งผลให้ประสบปัญหาการจราจร

<u>สภาพปัญหา</u>

จากการพัฒนาของเมืองส่งผลให้พื้นที่รามคำแหง – ลาดกระบังมีการพัฒนาพื้นที่เป็นที่อยู่อาศัย และมีการประกอบเชิงพาณิชมากขึ้นส่งผลให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัด เนื่องจากโครงข่ายถนนไม่สามารถรองรับปริมาณจราจรที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องได้



รูปที่ 5-15 แนวเส้นทางที่ 14: ถนนรามคำแหง - ลาดกระบัง

ตารางที่ 5-16 รายละเอียดโครงการและแผนปีเปิดให้บริการ แนวเส้นทางที่ 14

ลำดับ	หน่วยงาน	ชื่อโครงการ	งบประมาณ (ลบ.)	สถานะ	ปีเริ่มก่อสร้าง (ระยะแผน)
14.1	กทม.	โครงการก่อสร้างถนนตามแนวผังเมือง ค.3 เชื่อมต่อถนนรามอินทรา ถึง ถนนบางนา-ตราด	11,000	ออกแบบรายละเอียด และรับฟังความคิดเห็นประชาชนแล้วเสร็จ	2574 (กลาง)
14.2	กทม.	โครงการเชื่อมต่อถนนรามคำแหง - ถนนราษฎร์อุทิศ	800	อยู่ระหว่างสำรวจรายละเอียด	2576 (กลาง)
14.3.1	กทม.	โครงการก่อสร้างปรับปรุงถนนสุเหร่า คลองหนึ่ง จากถนนพระยาสุเรนทร์ ถึงถนนหทัยราษฎร์	340	อยู่ระหว่างของบประมาณประจำปี 2567	2568 (สั้น)
14.3.2	กทม.	ปรับปรุงจุดตัดทางแยกปัญญา-อินทรา-สุเหร่าคลอง 1-พระยาสุเรนทร์	100	กทม.ติดตามสถานะโครงการ	2569 (สั้น)
14.4.1	กทม.	โครงการก่อสร้างถนนรามคำแหง ช่วงที่ 1 ก่อสร้างทางยกระดับจากแยกสำลี ถึงคลองบ้านม้า	1,850	อยู่ระหว่างขอจัดสรรงบประมาณ	2568 (สั้น)
14.4.2	กทม.	โครงการก่อสร้างถนนรามคำแหง ช่วงที่ 2 ก่อสร้างปรับปรุงถนนรามคำแหง จากคลองบ้านม้าถึงคลองบางชัน	450	ได้รับงบประมาณประจำปี 2566	2567 (สั้น)
14.5	กทม.	โครงการปรับปรุงถนนศรีบูรพาเชื่อมต่อกับทางหลวงพิเศษหมายเลข 7	1,200	อยู่ระหว่างปรับรูปแบบเพื่อลดผลกระทบด้านที่ดิน	2571 (กลาง)
14.6	กทม.	โครงการก่อสร้างถนนตามแนวผังเมือง ข.33 ต่อเชื่อมซอยรามคำแหง 118 กับถนนศรีนครินทร์-ร่มเกล้า	90	อยู่ระหว่างสำรวจรายละเอียด	2573 (กลาง)
14.7	กทม.	โครงการสร้างและขยายทางหลวงท้องถิ่นสายเชื่อมระหว่างถนนฉลองกรุงกับถนนลาดกระบัง	-	อยู่ระหว่างก่อสร้าง คาดว่าจะเปิดให้บริการ พ.ศ. 2567 **โครงสร้างเสียหายระหว่างก่อสร้าง	2564 (กลาง)
14.8	กทม.	โครงการสร้างและขยายทางหลวงท้องถิ่นสายเชื่อมระหว่างถนนเฉลิมพระเกียรติ ร.9 กับถนนกรุงเทพกรีฑา	840	อยู่ระหว่างขอจัดสรรงบประมาณ	2570 (สั้น)

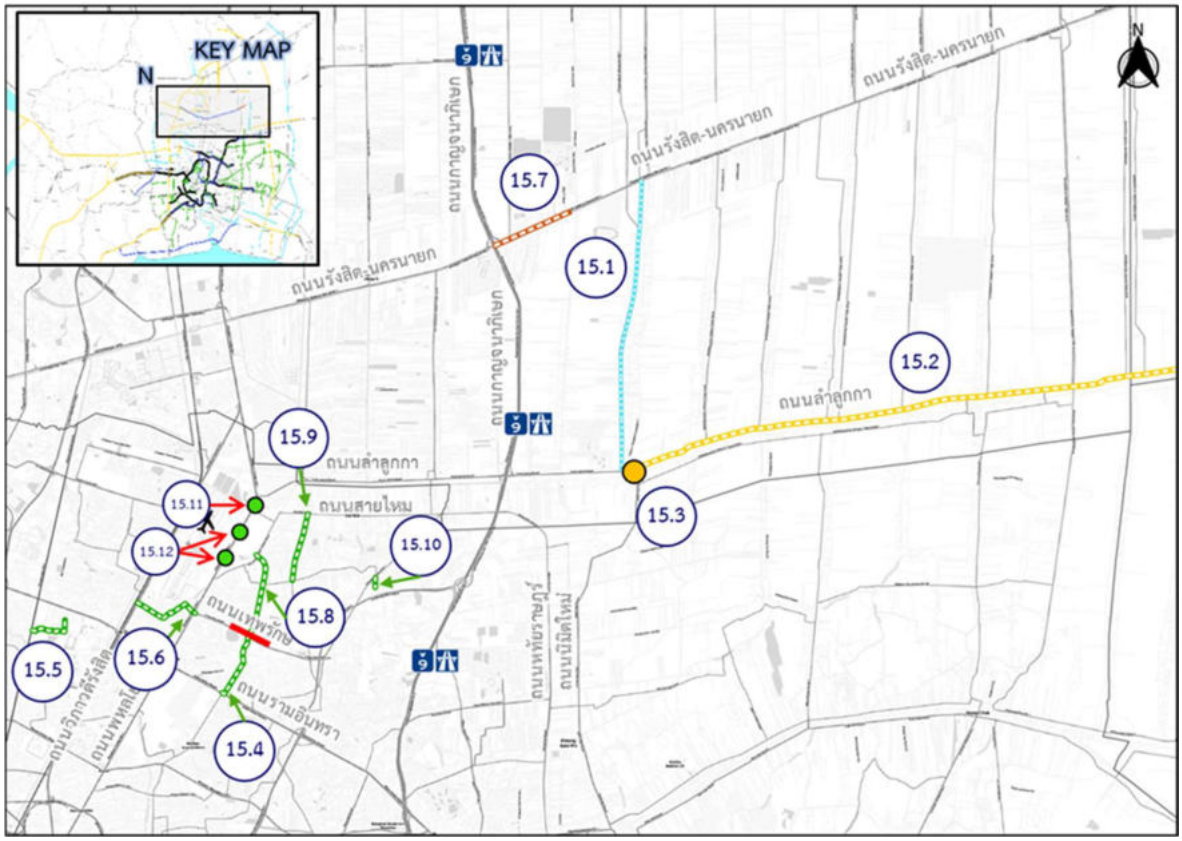
ที่มา: รวบรวมโดยที่ปรึกษา

5.1.15 แนวเส้นทางที่ 15: ดอนเมือง – ลำลูกกา

แนวเส้นทางดอนเมือง – ลำลูกกานั้นมีลักษณะโครงข่ายหลักประกอบด้วยถนนพหลโยธิน ถนนวิภาวดี-รังสิต และถนนลำลูกกา ซึ่งรองรับปริมาณจราจรในการเดินทางเชื่อมต่อระหว่างกรุงเทพมหานครและจังหวัดโดยรอบ ซึ่งโครงข่ายรองตามแนวถนนหลักนั้นมีไม่เพียงพอส่งผลให้เกิดปัญหาการจราจรเป็นจุด และบางช่วง

<u>สภาพปัญหา</u>

ในปัจจุบันการเดินทางเชื่อมต่อเข้าสู่ถนนพหลโยธิน ถนนวิภาวดี-รังสิต และถนนลำลูกกามีจำนวนเพิ่มขึ้น แต่ถนนรองที่เชื่อมต่อเข้าสู่โครงข่ายหลักนั้นไม่เพียงพอ ส่งผลให้เกิดการติดขัดบนถนนสายรองจำนวนหลายเส้นทาง



รูปที่ 5-16 แนวเส้นทางที่ 15: ดอนเมือง – ลำลูกกา

ตารางที่ 5-17 รายละเอียดโครงการและแผนปีเปิดให้บริการ แนวเส้นทางที่ 15

ลำดับ	หน่วยงาน	ชื่อโครงการ	งบประมาณ (ลบ.)	สถานะ	ปีเริ่มก่อสร้าง (ระยะแผน)
15.1	ทช.	โครงการถนนสาย ปท.3004 แยก ทล.305 - บ้านลำลูกกา อ.ธัญบุรี, ลำลูกกา จังหวัดปทุมธานี	-	อยู่ระหว่างการก่อสร้าง	2564 (สั้น)
15.2	ทล.	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 3312 สาย ลำลูกกา - คลอง 16	1,180	อยู่ระหว่าง การศึกษาสำรวจและออกแบบรายละเอียด	2568 (สั้น)
15.3	ทล.	โครงการปรับปรุงทางแยกจุดตัดทางหลวงหมายเลข 3312 ตัดทางหลวงหมายเลข 3592	300	เตรียมสำรวจและออกแบบรายละเอียด	2570 (สั้น)
15.4	กทม.	โครงการก่อสร้างถนนตามแนวผังเมือง ค.1 เชื่อมต่อถนนรามอินทรา ถึง ถนนพหลโยธิน-รัตนโกสินทร์สมโภชน์	600	อยู่ระหว่างของบเวนคืน	2572 (กลาง)
15.5	กทม.	โครงการก่อสร้างถนนเชื่อมต่อศูนย์ราชการฯแจ้งวัฒนะกับถนนประชาชื่น (ถนนหมายเลข 10)	-	อยู่ระหว่างการก่อสร้าง	2564 (สั้น)
15.6	กทม.	โครงการทางหลวงท้องถิ่นสายเชื่อมระหว่างถนนวิภาวดีรังสิตกับถนนพหลโยธิน (ช่วงที่ 1 จากถนนวิภาวดีถึงสะพานข้ามคลองลาดพร้าว) (ช่วงที่ 2 จากคลองลาดพร้าว ถึง ถนนพหลโยธิน)	-	อยู่ระหว่างการก่อสร้าง	2564 (สั้น)
15.7	ทล. (ปทุมธานี)	โครงการขยายช่องจราจร จากเดิม 3 ช่องจราจร เป็น 4 ช่องจราจร ทางหลวงหมายเลข 305 ตอน ควบคุม 0100 ต่างระดับรังสิต - วัดนาบุญ กม.11+100 - กม.12+800	45	อยู่ระหว่างขั้นตอนการมอบอำนาจ	2566 (สั้น)
15.8	กทม.	โครงการก่อสร้างทางหลวงท้องถิ่นสายเชื่อมระหว่างถนนพหลโยธิน-รัตนโกสินทร์สมโภชกับซอยพหลโยธิน 54/1 แยก 4	2,200	อยู่ระหว่างของบเวนคืน	2576 (ยาว)
15.9	กทม.	โครงการสร้างทางหลวงท้องถิ่นสายเชื่อมระหว่างถนนสายไหมกับถนนเพิ่มสิน	1,000	อยู่ระหว่างของบเวนคืน	2576 (ยาว)
15.10	กทม.	โครงการสร้างและขยายทางหลวงท้องถิ่นสายเชื่อมระหว่างถนนจตุโชติกับถนนเพิ่มสิน	150	อยู่ระหว่างของบเวนคืน	2576 (ยาว)
15.11	กทม.	โครงการก่อสร้างสะพานข้ามแยก คปอ.	250	ในแผนฯเสนอเพิ่มเติม *จากงานส่วนที่1	2575 (กลาง)
15.12	กทม.	โครงการก่อสร้างสะพานกลับรถบนถนนพหลโยธิน (ตำแหน่งระหว่างแยกพลาธิการ – รพ.ภูมิพล) และโครงการก่อสร้างสะพานกลับรถบนถนนพหลโยธิน (ระหว่างรพ.ภูมิพล - แยกกรร.ฤทธิยะวรรณาลัย) [สะพานกลับรถขนาด 1 ช่องจราจร]	200	ในแผนฯเสนอเพิ่มเติม *จากงานส่วนที่1	2575 (กลาง)

ที่มา: รวบรวมโดยที่ปรึกษา

สรุปงบประมาณที่ใช้ของแต่ละหน่วยงาน

การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) จำนวน 26 โครงการ

- แผนระยะสั้น (ปี พ.ศ. 2567-2570) จำนวน 16 โครงการ งบประมาณ 128,656 ล้านบาท

ลำดับ	Corridor	ชื่อโครงการ	งบประมาณ (ลบ.)
1	2.1	โครงการทางพิเศษสายศรีนครินทร์-ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	21,104
2	2.2	โครงการทางพิเศษยกระดับชั้นที่ 2 (งามวงศ์วาน - พระราม 9)	28,742
3	2.3	โครงการขยายผิวจราจรบริเวณทางร่วมมักกะสันถึงทางลงถนนรัชดาภิเษก (แยกพระราม 9)	188
4	2.4	โครงการขยายผิวจราจรบริเวณทางร่วมมักกะสัน ถึงทางแยกต่างระดับเพลินจิต	542
5	2.6	โครงการทางลงทางพิเศษศรีรัช (แยกพระราม 9 / ถนนประดิษฐ์มนูธรรม)	152
6	2.8	โครงการปรับปรุงถนนจตุรทิศ ตอน ง. (ช่วงสะพานข้ามคลองชวดใหญ่)	20
7	2.10	โครงการทางขึ้นทางพิเศษศรีรัชจากถนนกำแพงเพชร 2 (Ramp A)	295
8	2.11	โครงการทางเชื่อมทางพิเศษฉลองรัช(หน้าด่านพระราม 9-1) กับทางพิเศษศรีรัช	2,136
9	2.14	โครงการทางลงทางพิเศษศรีรัชเชื่อมถนนกำแพงเพชร 2 (Ramp B)	210
10	2.15	โครงการทางเชื่อมจากสถานีกลางบางซื่อ กับทางขึ้นทางพิเศษศรีรัช–ถนนวงแหวนรอบนอกฯ บริเวณถนนกำแพงเพชร 2 (Ramp C)	239
11	2.16	โครงการทางเชื่อมทางพิเศษศรีรัช (ด้านทิศเหนือ) กับทางพิเศษศรีรัช-ถนนวงแหวนรอบนอกฯ (Ramp D +Ramp E)	739
12	3.1	ทางด่วนขั้นที่ 3 สายเหนือตอน N2 เชื่อมต่อไปยังถนนวงแหวนรอบนอก ด้านตะวันออก - ทางยกระดับอุตราภิมุข	17,928
13	3.2	โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 3 สายเหนือ ระยะที่ 2 (ส่วนทดแทนตอน N1 บางซื่อ – ถนนประเสริฐมนูกิจ)	36,000
14	5.1	โครงการทางพิเศษสายพระราม 3 -ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกฯ ด้านตะวันตก	-
15	8.1	โครงการทางพิเศษฉลองรัชส่วนต่อขยาย (จตุโชติ - ลำลูกกา)	20,333
16	8.2	โครงการทางเชื่อมต่านจตุโชติกับทางคู่ขนานถนนกาญจนาภิเษกด้านตะวันออก	29
มูลค่ารวม (ล้านบาท)			**128,656**

- แผนระยะกลาง (ปี พ.ศ. 2571-2575) จำนวน 10 โครงการ งบประมาณ 249,727 ล้านบาท

ลำดับ	Corridor	ชื่อโครงการ	งบประมาณ (ลบ.)
1	2.5	โครงการขยายผิวจราจรบริเวณทางร่วมด่านคลองประปา 2 ถึงทางแยกต่างระดับพญาไท	216
2	2.7	โครงการทางลงทางพิเศษศรีรัช ส่วนดีเชื่อมถนนจตุรทิศ (ขาเข้าเมือง)	221
3	2.9	โครงการทางลงทางพิเศษบริเวณทางร่วมมักกะสันไปยังสถานีมักกะสัน	227
4	2.12	โครงการทางเชื่อมเพิ่มเติมบริเวณทางแยกต่างระดับมักกะสัน ทิศทางจากอโศก-พระราม 9 มุ่งหน้าดินแดง	382
5	2.13	โครงการทางเชื่อมเพิ่มเติมบริเวณทางแยกต่างระดับมักกะสัน ทิศทางจากดินแดงมุ่งหน้าอโศก-พระราม 9	702
6	4.2	โครงการทางเชื่อมต่อท่าเรือกรุงเทพและทางพิเศษสายบางนา-อาจณรงค์ (S1)	4,446
7	4.3	โครงการอุโมงค์นราธิวาส-สำโรง	84,300
8	11.4.1	โครงการทางพิเศษสายอุดรรัถยาถนนวงแหวนรอบที่ 3 (ด้านตะวันตก) ระยะที่ 1	28,211
9	11.4.2	โครงการทางพิเศษสายอุดรรัถยาถนนวงแหวนรอบที่ 3 (ด้านตะวันออก) ระยะที่ 1	36,023
10	12.4	ทางพิเศษวงแหวนด้านใต้ ช่วง จ.สมุทรสาคร – จ.สมุทรปราการ	95,000
มูลค่ารวม (ล้านบาท)			**249,727**

กรมทางหลวง (ทล.) จำนวน 23 โครงการ

- แผนระยะสั้น (ปี พ.ศ. 2567-2570) จำนวน 15 โครงการ งบประมาณ 84,700 ล้านบาท

ลำดับ	Corridor	ชื่อโครงการ	งบประมาณ (ลบ.)
1	5.2	โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 82 ช่วงบางขุนเทียน-บ้านแพ้ว	-
2	5.5	โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 9 แนวใหม่เชื่อมต่อวงแหวนรอบนอกด้านตะวันตก และด้านตะวันออก	4,567
3	7.1	โครงการก่อสร้างส่วนต่อขยายทางยกระดับบนทางหลวงหมายเลข 338 (ถนนบรมราชชนนี) ช่วงพุทธมณฑลสาย 3 - พุทธมณฑลสาย 4	4,490
4	8.3	การจัดการจราจรบริเวณทางลงจตุโชติ	50
5	11.1	โครงการก่อสร้างทางแนวใหม่ สาย แยกทางหลวงหมายเลข 9 (บ.บางเตย) - บรรจบทางหลวงหมายเลข 3214 (บ.พร้าว)	6,450
6	11.2	โครงการก่อสร้าง ทางหลวงแนวใหม่ เชื่อมจุดตัดถนนวงแหวนตะวันออก - บรรจบทางหลวงหมายเลข 352	1,800
7	11.3	โครงการก่อสร้างทางแนวใหม่ สาย ปทุมธานี - วงแหวนตะวันตก (สะพานปทุมธานี 3)	7,350
8	11.5	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 3309 สาย ศูนย์ศิลปาชีพบางไทร - บ.บางพูน	800
9	11.6	โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 5 สายทางยกระดับอุตราภิมุข ช่วงรังสิต – บางปะอิน	31,358
10	11.7	โครงการแก้ไขปัญหาจราจรบริเวณทางแยกต่างระดับบางปะอิน (ทางแนวใหม่ M6 เชื่อม ทล.32)	6,340
11	13.2.1	โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร รอบที่ 3 (MR-10) ช่วง ทล.305 – ทางด่วนฉลองรัช	19,570
12	13.4	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 3117 คลองด่าน - บางบ่อ	400
13	15.2	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 3312 สาย ลำลูกกา - คลอง 16	1,180
14	15.3	โครงการปรับปรุงทางแยกจุดตัดทางหลวงหมายเลข 3312 ตัดทางหลวงหมายเลข 3592	300
15	15.7	โครงการขยายช่องจราจร จากเดิม 3 ช่องจราจร เป็น 4 ช่องจราจร ทางหลวงหมายเลข 305 ตอน ควบคุม 0100 ต่างระดับรังสิต - วัดนาบุญ กม.11+100 - กม.12+800	45
มูลค่ารวม (ล้านบาท)			**84,700**

- แผนระยะกลาง (ปี พ.ศ. 2571-2575) จำนวน 6 โครงการ งบประมาณ 206,022 ล้านบาท

ลำดับ	Corridor	ชื่อโครงการ	งบประมาณ (ลบ.)
1	5.3	โครงการ ทล.9 วงแหวนรอบนอกตะวันตก ช่วงทางยกระดับบางขุนเทียน – บางบัวทอง	56,035
2	5.4	โครงการ ทล.9 วงแหวนรอบนอกตะวันตก ช่วงบางบัวทอง - บางปะอิน	23,025
3	7.2	โครงการก่อสร้างส่วนต่อขยายทางยกระดับบนทางหลวงหมายเลข 338 (ถนนบรมราชชนนี) ช่วงพุทธมณฑลสาย 4 - ทางหลวงหมายเลข 4	12,250
4	13.1	โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร รอบที่ 3 (MR-10) ช่วง ทล.32 – ทล.305	45,943
5	13.2.2	โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร รอบที่ 3 (MR-10) ช่วงทางด่วนฉลองรัช – ทล.304	18,064
6	13.3	โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร รอบที่ 3 (MR-10) ช่วง ทล.304 – ทล.34	50,705
มูลค่ารวม (ล้านบาท)			**206,022**

- แผนระยะยาว (ปี พ.ศ. 2576-2580) จำนวน 2 โครงการ งบประมาณ 52,398 ล้านบาท

ลำดับ	Corridor	ชื่อโครงการ	งบประมาณ (ลบ.)
1	3.3	โครงการแก้ไขปัญหาจราจรติดขัดบริเวณทางแยกแคราย	-
2	5.6	โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร รอบที่ 3 (MR-10) ช่วงนครปฐม - สุพรรณบุรี	52,398
มูลค่ารวม (ล้านบาท)			**52,398**

กรมทางหลวงชนบท (ทช.) จำนวน 11 โครงการ

- แผนระยะสั้น (ปี พ.ศ. 2567-2570) จำนวน 6 โครงการ งบประมาณ 20,378 ล้านบาท

ลำดับ	Corridor	ชื่อโครงการ	งบประมาณ (ลบ.)
1	10.1	โครงการขยายถนนชัยพฤกษ์ จ.นนทบุรี	-
2	10.4	โครงการถนนต่อเชื่อมถนนนครอินทร์ - ศาลายา จ.นนทบุรี,นครปฐม	4,400
3	12.1	โครงการ ถนนสาย ข1 ผังเมืองรวมเมืองสมุทรปราการ	-
4	12.2	โครงการก่อสร้างถนนสายประชาราษฎร์อุทิศ - ถนนรัตนโกสินทร์ 200 ปี จ.สมุทรปราการ	15,978
5	12.3	โครงการ ถนนสาย สป.4002 แยก ทล.3344 - บ.บางพลีใหญ่ อ.เมือง, บางพลี จังหวัดสมุทรปราการ	-
6	15.1	โครงการ ถนนสาย ปท.3004 แยก ทล.305 - บ้านลำลูกกา อ.ธัญบุรี, ลำลูกกา จังหวัดปทุมธานี	-
มูลค่ารวม (ล้านบาท)			**20,378**

- แผนระยะกลาง (ปี พ.ศ. 2571-2575) จำนวน 1 โครงการ งบประมาณ 3,800 ล้านบาท

ลำดับ	Corridor	ชื่อโครงการ	งบประมาณ (ลบ.)
1	10.3	โครงการต่อเชื่อมสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาบริเวณ ถนนนนทบุรี1 - ถนนกาญจนาภิเษก	3,800
มูลค่ารวม (ล้านบาท)			**3,800**

- แผนระยะยาว (ปี พ.ศ. 2576-2580) จำนวน 3 โครงการ งบประมาณ 50,655 ล้านบาท

ลำดับ	Corridor	ชื่อโครงการ	งบประมาณ (ลบ.)
1	6.3	โครงการส่วนต่อขยายกัลปพฤกษ์ - ถนนพุทธสาคร อำเภอกระทุ่มแบน จังหวัดสมุทรสาคร	6,682
2	10.2	โครงการสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา บริเวณถนนสนามบินน้ำ จ.นนทบุรี	5,000
3	13.4	โครงการศึกษาความเหมาะสมสายแยก ทล.1-ทล.3	38,973
มูลค่ารวม (ล้านบาท)			**50,655**

กรุงเทพมหานคร (กทม.) จำนวน 45 โครงการ

- แผนระยะสั้น (ปี พ.ศ. 2567-2570) จำนวน 20 โครงการ งบประมาณ 27,659 ล้านบาท

ลำดับ	Corridor	ชื่อโครงการ	งบประมาณ (ลบ.)
1	1.1	โครงการก่อสร้างสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาบริเวณแยกเกียกกาย	13,015
2	1.2	โครงการก่อสร้างทางยกระดับต่อเชื่อมถนนมิตรไมตรี - ถนนวิภาวดีรังสิต	380
3	6.2	โครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา (บริเวณถนนราชวงศ์ - ท่าดินแดง)	1,000
4	7.4	โครงการก่อสร้างและขยายถนนจรัญสนิทวงศ์กับถนนพุทธมณฑลสาย4 (ช่วงพุทธมณฑลสาย 2 - พุทธมณฑลสาย 3)	-
5	7.5	โครงการก่อสร้างและขยายถนนจรัญสนิทวงศ์กับถนนพุทธมณฑลสาย4 (ช่วงพุทธมณฑลสาย 3 - พุทธมณฑลสาย 4)	1,500
6	8.4	โครงการถนนเทพรักษ์ (ช่วงที่ 1 จาก ถนนเทพรักษ์ถึงวงแหวนรอบนอกฝั่งตะวันออก)	2,500
7	8.5	โครงการถนนเทพรักษ์ (ช่วงที่ 2 จาก วงแหวนรอบนอกฝั่งตะวันออก ถึงถนนนิมิตรใหม่)	2,000
8	9.1	โครงการก่อสร้างสะพานข้ามทางแยกถนนเพชรเกษม-ถนนมาเจริญ (ซอยเพชรเกษม81)	296
9	9.2	โครงการก่อสร้างสะพานข้ามแยกถนนเพชรเกษมกับถนนพุทธมณฑลสาย 3	423
10	9.3	โครงการก่อสร้างสะพานข้ามทางแยกทวีวัฒนาและซอยเพชรเกษม69-ถนนเพชรเกษม	395
11	9.4	โครงการก่อสร้างสะพานข้ามแยกถนนเพชรเกษมกับถนนพุทธมณฑลสาย 2	370
12	12.5	โครงการก่อสร้างถนนตามแนวผังเมือง ฉ.1 และ ง.21 เชื่อมถนนเพชรเกษมกับถนนสุขสวัสดิ์ และสายเชื่อมระหว่างสายเชื่อมดังกล่าวกับถนนกาญจนาภิเษก (โครงการก่อสร้างตามแนวผังเมือง ฉ1 จากถนนประชาอุทิศ ถึงถนนสุขสวัสดิ์)	2,200
13	14.3.1	โครงการก่อสร้างปรับปรุงถนนสุเหร่า คลองหนึ่ง จากถนนพระยาสุเรนทร์ ถึงถนนหทัยราษฎร์	340
14	14.3.2	ปรับปรุงจุดตัดทางแยกปัญญา-อินทรา-สุเหร่าคลอง 1-พระยาสุเรนทร์18	100
15	14.4.1	โครงการก่อสร้างถนนรามคำแหง ช่วงที่ 1 ก่อสร้างทางยกระดับจากแยกลำลี ถึงคลองบ้านม้า	1,850
16	14.4.2	โครงการก่อสร้างถนนรามคำแหง ช่วงที่ 2 ก่อสร้างปรับปรุงถนนรามคำแหง จากคลองบ้านม้าถึงคลองบางชัน	450
17	14.7	โครงการสร้างและขยายทางหลวงท้องถิ่นสายเชื่อมระหว่างถนนฉลองกรุงกับถนนลาดกระบัง	-
18	14.8	โครงการสร้างและขยายทางหลวงท้องถิ่นสายเชื่อมระหว่างถนนเฉลิมพระเกียรติ ร.9 กับถนนกรุงเทพกรีฑา	840
19	15.5	โครงการก่อสร้างถนนเชื่อมต่อศูนย์ราชการฯแจ้งวัฒนะกับถนนประชาชื่น (ถนนหมายเลข 10)	-
20	15.6	โครงการทางหลวงท้องถิ่นสายเชื่อมระหว่างถนนวิภาวดีรังสิตกับถนนพหลโยธิน (ช่วงที่ 1 จากถนนวิภาวดีถึงสะพานข้ามคลองลาดพร้าว ช่วงที่ 2 จากคลองลาดพร้าว ถึง ถนนพหลโยธิน)	-
มูลค่ารวม (ล้านบาท)			**27,659**

- แผนระยะกลาง (ปี พ.ศ. 2571-2575) จำนวน 12 โครงการ งบประมาณ 28,913 ล้านบาท

ลำดับ	Corridor	ชื่อโครงการ	งบประมาณ (ลบ.)
1	3.5	โครงการก่อสร้างถนนเชื่อมถนนลาดปลาเค้า ถนนซอยมัยลาภ และถนนประดิษฐ์มนูธรรม ช่วงที่ 2 จากศูนย์บริการสาธารณสุข 66 สาขาจันทร์ ทองอิน ดวงเด่น ถึงถนนประดิษฐ์มนูธรรม	2,500
2	7.3	โครงการต่อเชื่อมถนนพรานนก-ถนนพุทธมณฑลสาย 4 กับถนนสะพานพระราม 8	3,500
3	9.7	โครงการก่อสร้างทางยกระดับบริเวณจุดตัดถนนเอกชัยกับถนนกาญจนาภิเษก	1,000
4	9.6	สะพานข้ามแยกบางบอน 5	350
5	9.5	สะพานข้ามแยกบางบอน 3	350
6	12.6	โครงการก่อสร้างถนนตามแนวผังเมือง ฉ.1 และ ง.21 เชื่อมถนนเพชรเกษมกับถนนสุขสวัสดิ์ และสายเชื่อมระหว่างสายเชื่อมดังกล่าวกับถนนกาญจนาภิเษก(ชลอตั้งแต่ถนนพุทธบูชา39ถึงถนนเพชรเกษม) (โครงการเชื่อมถนนสุขสวัสดิ์-ถนนพระรามที่ 2 ถนนเพชรเกษม - ถนนวงแหวนรอบนอกด้านใต้)	7,873
7	14.6	โครงการก่อสร้างถนนตามแนวผังเมือง ข.33 ต่อเชื่อมซอยรามคำแหง 118 กับถนนศรีนครินทร์-ร่มเกล้า	90

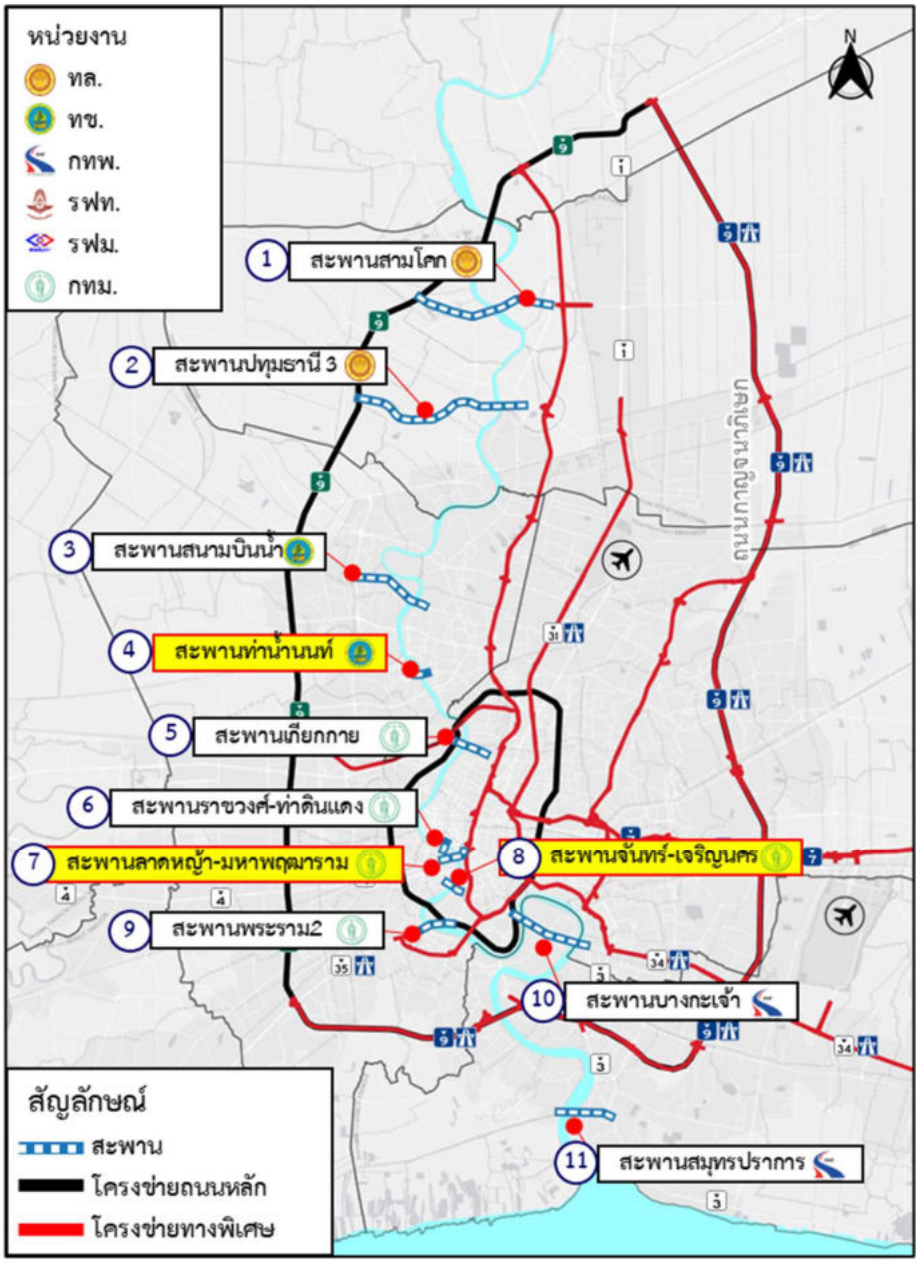
ลำดับ	Corridor	ชื่อโครงการ	งบประมาณ (ลบ.)
8	14.5	โครงการปรับปรุงถนนศรีบูรพาเชื่อมต่อกับทางหลวงพิเศษหมายเลข 7	1,200
9	14.1	โครงการก่อสร้างถนนตามแนวผังเมือง ค.3 เชื่อมต่อถนนรามอินทรา ถึง ถนนบางนา-ตราด	11,000
10	15.12	โครงการก่อสร้างสะพานกลับรถบนถนนพหลโยธิน (ตำแหน่งระหว่างแยกพลาธิการ – รพ.ภูมิพล) และโครงการก่อสร้างสะพานกลับรถบนถนนพหลโยธิน (ระหว่างรพ.ภูมิพล - แยกรร.ฤทธิยะวรรณาลัย)	200
11	15.11	โครงการก่อสร้างสะพานข้ามแยก คปอ.	250
12	15.4	โครงการก่อสร้างถนนตามแนวผังเมือง ค.1 เชื่อมต่อถนนรามอินทรา ถึง ถนนพหลโยธิน-รัตนโกสินทร์สมโภชน์	600
มูลค่ารวม (ล้านบาท)			**28,913**

- แผนระยะยาว (ปี พ.ศ. 2576-2580) จำนวน 13 โครงการ งบประมาณ 38,620 ล้านบาท

ลำดับ	Corridor	ชื่อโครงการ	งบประมาณ (ลบ.)
1	1.3	การแก้ไขปัญหาจราจรติดขัดบริเวณแยกรัชดา-เทียมร่วมมิตร	1,000
2	1.4	โครงการสร้างและขยายทางหลวงท้องถิ่นสายเชื่อมระหว่างถนนรัชดาภิเษกกับถนนอโศกมนตรี	2,500
3	1.5	จุดตัดทางแยกนางลิ้นจี่	1,000
4	1.6	โครงการก่อสร้างสะพานพระราม 2 (ปรับรูปแบบเป็นอุโมงค์)	12,000
5	3.4	โครงการก่อสร้างถนนเชื่อมถนนลาดปลาเค้า ถนนมัยลาภ และถนนประดิษฐ์มนูธรรม (ช่วงที่ 1 จากถนนลาดปลาเค้า ถึงศูนย์บริการสาธารณสุข 66 สาขาจันทร์ทองอินดวงเด่น)	120
6	4.1	โครงการสร้างและขยายทางหลวงท้องถิ่นสายเลียบทางรถไฟสายเก่า	1,500
7	6.1	การแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณแยกสุรศักดิ์	1,000
8	6.4	โครงการก่อสร้างสะพานลาดหญ้า – มหาพฤฒาราม (เสนอปรับรูปแบบเป็นอุโมงค์)	15,000
9	9.8	โครงการก่อสร้างสะพานข้ามแยกบางบอน – แยกสุขาภิบาล	350
10	14.2	โครงการเชื่อมต่อถนนรามคำแหง - ถนนราษฎร์อุทิศ	800
11	15.8	โครงการก่อสร้างทางหลวงท้องถิ่นสายเชื่อมระหว่างถนนพหลโยธิน-รัตนโกสินทร์สมโภชกับซอยพหลโยธิน 54/1 แยก 4	2,200
12	15.9	โครงการสร้างทางหลวงท้องถิ่นสายเชื่อมระหว่างถนนสายไหมกับถนนเพิ่มสิน	1,000
13	15.10	โครงการสร้างและขยายทางหลวงท้องถิ่นสายเชื่อมระหว่างถนนจตุโชติกับถนนเพิ่มสิน	150
มูลค่ารวม (ล้านบาท)			**38,620**

5.1.16 แผนงานก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

จากการรวบรวมข้อมูลสถานะในปัจจุบัน 2566 ของแผนแม่บทฯ ซึ่งอยู่ในความดูแลของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ประกอบด้วย กรุงเทพมหานคร (กทม.) กรมทางหลวง (ทล.) กรมทางหลวงชนบท (ทช.) และการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) รวมถึงโครงการที่เกี่ยวข้องในการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา รวมทั้งสิ้น 11 โครงการ และมีโครงการที่ถูกเสนอยกเลิกจำนวน 3 โครงการ ซึ่งมีรายละเอียดดังแสดงใน**ตารางที่ 5-18** และตำแหน่งโครงการสะพานโดยเรียงลำดับจากต้นน้ำ ดังแสดงใน**รูปที่ 5-17**



ที่มา: ที่ปรึกษา (2566)

รูปที่ 5-17 ตำแหน่งที่ตั้งของสะพานตามแผนแม่บทสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

ตารางที่ 5-18 แผนงานก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

ลำดับ	โครงการ	หน่วยงาน	งบประมาณรวมถนนโครงข่าย (ล้านบาท)	ปีเริ่มก่อสร้าง	ปีเปิดให้บริการ	สถานะโครงการ
1	สะพานสามโคก	ทล.	6,450 (Corridor 11.1)	2567	2570	ออกพระราชกฤษฎีกา เวนคืนที่ดิน ปี 2565 และเตรียมความพร้อมเสนอของบประมาณ ปี 2567
2	สะพานปทุมธานี 3	ทล.	7,350 (Corridor 11.3)	2570	2573	ทล.อยู่ระหว่างการสำรวจและออกแบบ โดยจัดประชุมสัมมนาครั้งที่ 1 เดือน สิงหาคม 2565 และขอจัดสรรงบประมาณปี 2570
3	สะพานสนามบินน้ำ	ทช.	9,750 (Corridor 10.2)	2577	2580	อยู่ระหว่างนำเสนอสำนักนโยบายเ เลและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.)
4	สะพานท่าน้ำนนท์	ทช.	3,300	-	-	ยกเลิก เนื่องจากประชาชนมีการต่อต้านโครงการฯ และอยู่ใกล้กับสะพานนนทบุรี 1 ซึ่งไม่คุ้มค่าในการก่อสร้าง
5	สะพานเกียกกาย	กทม.	13,015 (Corridor 1.1)	2565	2568	**ช่วงที่ 1** ก่อสร้างทางยกระดับและถนนฝั่งธนบุรี **ช่วงที่ 2** ก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา **ช่วงที่ 3** ก่อสร้างทางยกระดับจากแม่น้ำเจ้าพระยาถึงแยกสะพานแดง **ยกเลิกโครงการในช่วงที่ 4 และช่วงที่ 5** ก่อสร้างทางยกระดับจากแยกสะพานแดงถึงถนนพหลโยธิน เพื่อผลกระทบจากการเวนคืนและการปรับรูปแบบ
6	สะพานราชวงศ์ - ท่าดินแดง	กทม.	1,000 (Corridor 6.2)	2567	2570	อยู่ระหว่างหารือแนวทางการพัฒนา (อาจจะยกเลิก ประชาชนคัดค้าน)
7	สะพานลาดหญ้า - มหาพฤฒาราม	กทม.	5,800 (Corridor 6.4)	2578	-	เสนอยกเลิก ในแผนฯ เสนอปรับรูปแบบเป็นอุโมงค์ลอดหรือย้ายตำแหน่งที่เหมาะสม
8	สะพานจันทร์ - เจริญนคร	กทม.	6,600	-	-	เสนอยกเลิก
9	สะพานพระราม 2	กทม.	3,000 (Corridor 1.6)	2577	ภายในปี 2580	ขอจัดสรรงบประมาณรายจ่ายประจำปี 2567 เพื่อศึกษาความเหมาะสม
10	สะพานบางกะเจ้า	กทพ.	84,300 (Corridor 4.3)	2575	2578	กทพ. ออกแบบเป็นอุโมงค์ลอดใต้แม่น้ำ
11	สะพานสมุทรปราการ	กทพ.	95,970 (Corridor 12.4)	2572	2575	อยู่ในแผน MR-10 ดำเนินการโดย กทพ.

ที่มา: แผนแม่บทการพัฒนาและบูรณาการโครงข่ายถนน สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา และการจราจรในเขตกรุงเทพและปริมณฑล, สนข. (2555) และ สนข. (2565)

5.2 การประเมินสภาพจราจรกรณีมีโครงการด้วยแบบจำลองด้านการขนส่งและจราจร

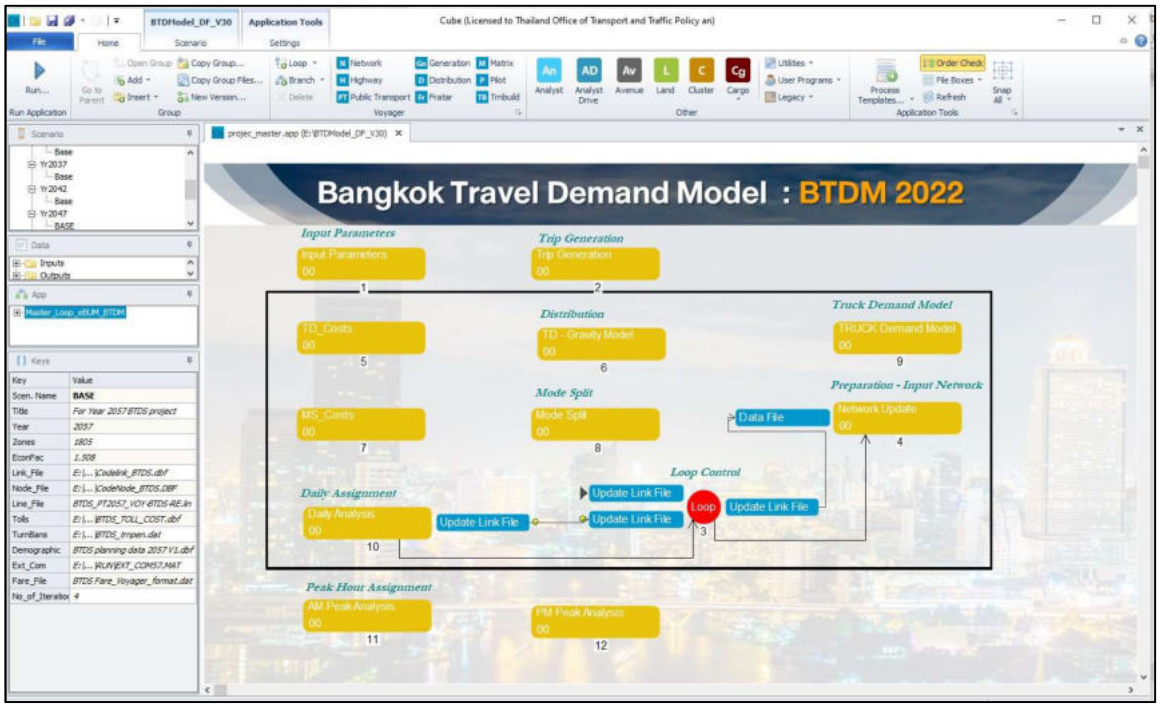
ในการประเมินผลกระทบด้านสภาพจราจรจากการเพิ่มโครงการตามแผนงานของหน่วยงานต่าง ๆ เช่น กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท การทางพิเศษแห่งประเทศไทย กรุงเทพมหานคร เป็นต้น โดยดัชนีที่ใช้ประเมินสภาพจราจร ได้แก่ ปริมาณจราจร ระยะทางการเดินทางรวมในพื้นที่ (Vehicle kilometers of travel, VKT) ระยะเวลาการเดินทางรวม (Vehicle. Hours Travel: VHT) ตลอดจนความเร็วเฉลี่ย (Average Speed)

ในการศึกษาครั้งนี้ได้นำแบบจำลองด้านการขนส่งและจราจรในระดับกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ซึ่งเป็นแบบจำลองทางคณิตศาสตร์มาใช้ในการประเมินผลกระทบของสภาพจราจร แบบจำลองดังกล่าวถูกพัฒนาภายใต้โครงการค่าจ้างศึกษาสำรวจการเดินทางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (Bangkok Travel Demand Survey) โดยสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ในปี พ.ศ. 2565 รายละเอียดของแบบจำลองมีดังนี้

5.2.1 แบบจำลองด้านการขนส่งและจราจรในระดับกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

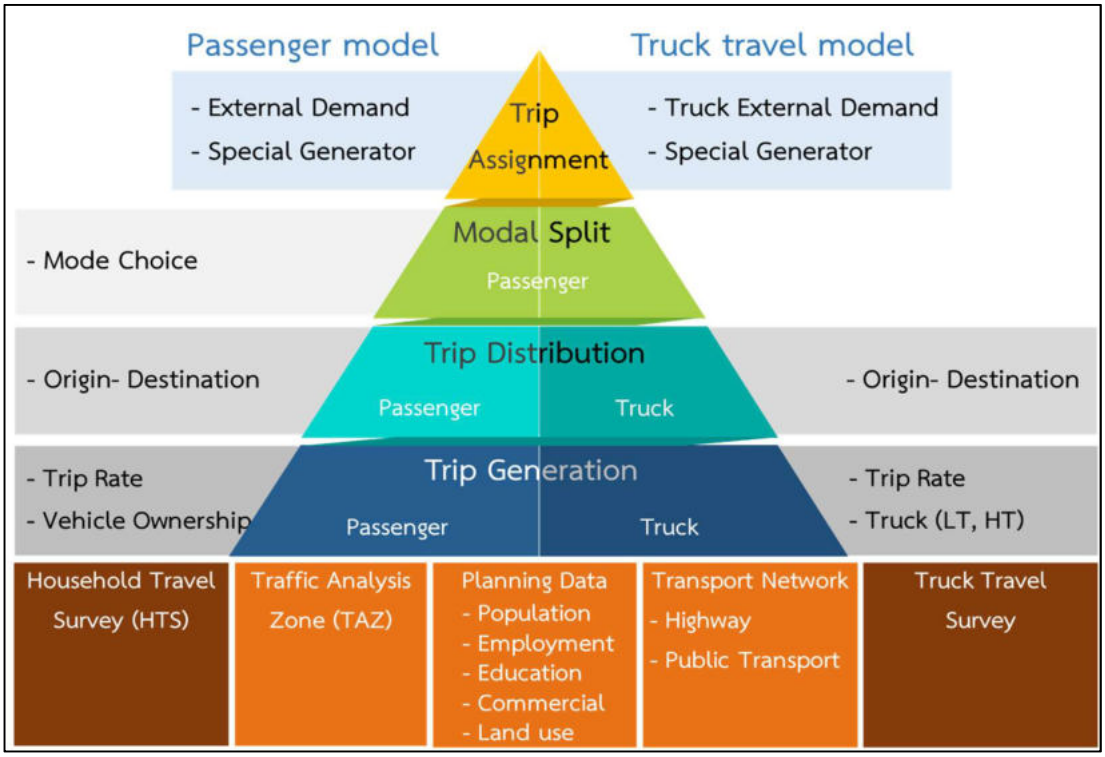
1) โครงสร้างแบบจำลอง

แบบจำลองด้านการขนส่งและจราจรในระดับกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (Bangkok Travel Demand Model: BTDM) พ.ศ . 2565 เป็นแบบจำลองระดับมหภาค (Macroscopic Model) สำหรับใช้ในงานวางแผนระดับยุทธศาสตร์ แบบจำลองมีลักษณะเป็น Trip-based แบ่งออกเป็น 2 ส่วนหลัก ๆ คือ แบบจำลองการเดินทางของคน (Passenger Model) และแบบจำลองการเดินทางของรถบรรทุกขนส่งสินค้า (Truck Travel Model)



ที่มา: โครงการค่าจ้างศึกษาสำรวจการเดินทางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (Bangkok Travel Demand Survey)

รูปที่ 5-18 แบบจำลอง BTDM



ที่มา: โครงการค่าจ้างศึกษาสำรวจการเดินทางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (Bangkok Travel Demand Survey)

รูปที่ 5-19 องค์ประกอบของแบบจำลอง

แบบจำลอง BTDM เป็นแบบจำลองต่อเนื่อง 4 ขั้นตอน (Sequential 4-Step Model) ประกอบด้วย

(1) แบบจำลองการเกิดการเดินทาง (Trip Generation Model) เพื่อหาปริมาณการสร้างการเดินทางและการเดินทางเข้าสู่แต่ละพื้นที่ (Trip Production and Trip Attraction)

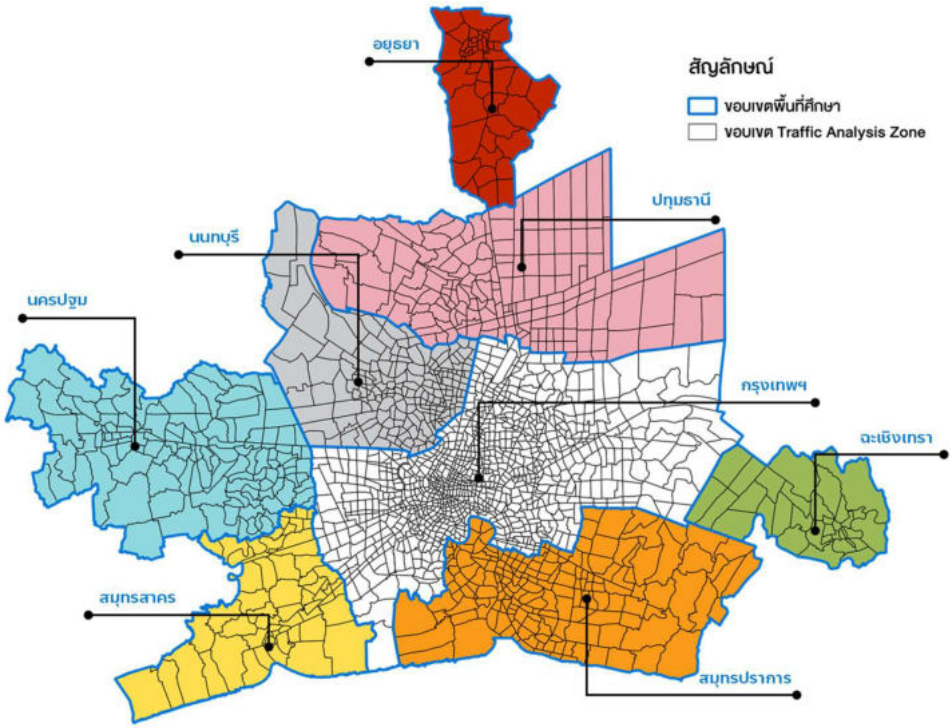
(2) แบบจำลองการกระจายการเดินทาง (Trip Distribution Model) เพื่อหาต้นทางหรือปลายทาง (O-D) ของการเดินทางระหว่างพื้นที่ย่อย กล่าวคือ ทราบการเดินทางที่เกิดขึ้นของพื้นที่ว่าต้องการเดินทางไปพื้นที่ใดบ้าง หรือการเดินทางเข้าสู่พื้นที่นั้นเดินทางมาจากพื้นที่ใดบ้าง

(3) แบบจำลองการเลือกรูปแบบการเดินทาง (Modal Split Model) เป็นขั้นตอนที่ทราบสัดส่วนการเลือกรูปแบบการเดินทาง เช่น ยานพาหนะส่วนบุคคล รถขนส่งสาธารณะ หรือรูปแบบอื่น ๆ

(4) แบบจำลองการแจกแจงการเดินทาง (Trip Assignment Model) ปริมาณการเดินทางที่รวมทั้งการเดินทางของคนและรถบรรทุกขนส่งสินค้า จะถูกนำมาแจกแจงการเดินทางลงบนโครงข่ายระบบคมนาคมทางถนนและขนส่งสาธารณะ โดยส่วนใหญ่จะวิเคราะห์การเลือกเส้นทางที่มีค่าใช้จ่ายน้อยที่สุด ซึ่งไม่จำเป็นว่าจะต้องเป็นเส้นทางที่มีระยะทางสั้นที่สุดหรือใช้เวลาน้อยที่สุด

2) พื้นที่ศึกษาและพื้นที่ย่อยในแบบจำลอง

พื้นที่ศึกษาของแบบจำลองครอบคลุมพื้นที่เขตเมืองของกรุงเทพมหานครและปริมณฑล รวมทั้งครอบคลุมพื้นที่รถไฟฟ้าสายสีแดงส่วนต่อขยายในอนาคต ซึ่งประกอบด้วย 6 จังหวัด ได้แก่ กรุงเทพมหานคร สมุทรปราการ นนทบุรี ปทุมธานี นครปฐม และสมุทรสาคร ครอบคลุม 77 อำเภอ 489 ตำบล 1,805 พื้นที่ย่อย รวมพื้นที่ประมาณ 6,630 ตารางกิโลเมตร



รูปที่ 5-20 พื้นที่ศึกษาและพื้นที่ย่อยในแบบจำลอง

ตารางที่ 5-19 รายละเอียดการแบ่งพื้นที่ย่อย

จังหวัด	อำเภอ	ตำบล	พื้นที่ (ตร.กม.)	พื้นที่ย่อย	ขนาดพื้นที่ย่อยเฉลี่ย (ตร.กม.)
กรุงเทพมหานคร	50	180	1,570	973	1.62
นนทบุรี	6	52	640	195	3.27
สมุทรปราการ	6	50	950	180	5.30
ปทุมธานี	6	53	1,185	160	7.40
นครปฐม	4	68	970	124	7.79
สมุทรสาคร	2	28	580	62	9.38
พระนครศรีอยุธยา	2	39	350	48	7.25
ฉะเชิงเทรา	1	19	385	36	10.68
External	-	-	-	27	-
รวม	**77**	**489**	**6,630**	**1,805**	**3.73**

ที่มา: โครงการค่าจ้างศึกษาสำรวจการเดินทางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (Bangkok Travel Demand Survey)

3) ข้อมูลด้านเศรษฐกิจ-สังคม

ข้อมูลด้านเศรษฐกิจและสังคมที่เป็นข้อมูลนำเข้าในแบบจำลอง ซึ่งได้ถูกรวบรวมจากหน่วยงานต่าง ๆ ประกอบด้วย จำนวนประชากร จำนวนการจ้างงาน (ภาคการเกษตร ภาคอุตสาหกรรม ภาคการบริการ) จำนวนที่นั่งเรียน นักท่องเที่ยว และรายได้เฉลี่ยต่อครัวเรือน จากนั้นทำการปรับข้อมูลให้เป็นปีฐานหรือ พ.ศ. 2565 และปีคาดการณ์ ได้แก่ พ.ศ. 2570 2575 2580 2585 2590 2595 และ 2600 สรุปรายละเอียดข้อมูลดังนี้

ตารางที่ 5-20 ข้อมูลด้านเศรษฐกิจ-สังคม และแหล่งที่มา

ข้อมูลด้านเศรษฐกิจ-สังคม		แหล่งที่มา
การใช้ประโยชน์ที่ดิน	การใช้ประโยชน์ที่ดินและการพัฒนาเมือง	สำนักการวางผังและพัฒนาเมือง กรุงเทพมหานคร กรมโยธาธิการและผังเมือง
จำนวนประชากร	ประชากรตามทะเบียนราษฎร์	กรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย
	สำมะโนประชากรและการเคหะ	สำนักงานสถิติแห่งชาติ
	ประชากรแฝง	สำนักงานสถิติแห่งชาติ
จำนวนการจ้างงาน	การสำรวจสภาวะแรงงาน	สำนักงานสถิติแห่งชาติ
จำนวนที่นั่งเรียน	ข้อมูลสถานศึกษา	สำนักงานสถิติแห่งชาติ
จำนวนผู้มาเยี่ยมเยือน	สถานการณ์นักท่องเที่ยว	การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย
รายได้เฉลี่ยต่อครัวเรือน (บาท/เดือน)	รายงานการกระจายรายได้ครัวเรือน	สำนักงานสถิติแห่งชาติ

ตารางที่ 5-21 สรุปข้อมูลด้านเศรษฐกิจและสังคม

ปี พ.ศ.	ประชากร (ล้านคน)				จำนวนการจ้างงาน (ล้านคน)				จำนวน ที่นั่งเรียน (ล้านที่นั่งเรียน)	จำนวน นักท่องเที่ยว (ล้านคน/วัน)	รายได้เฉลี่ย ครัวเรือน/ บาท/เดือน
	วัย เรียน	วัย ทำงาน	วัย สูงอายุ	รวม	เกษตร	อุตสาหกรรม	บริการ	รวม			
2565	3.109	9.495	2.880	**15.484**	0.176	2.652	7.351	**10.179**	2.750	0.167	40,600
2570	2.806	9.982	3.268	**16.056**	0.163	2.765	7.690	**10.618**	2.703	0.239	43,000
2575	2.794	9.904	4.177	**16.876**	0.152	2.864	8.316	**11.332**	2.638	0.276	45,900
2580	2.639	9.511	5.038	**17.188**	0.142	2.946	8.489	**11.577**	2.537	0.318	49,000
2585	2.458	9.277	5.581	**17.315**	0.133	3.014	8.589	**11.736**	2.439	0.350	52,300
2590	2.398	9.052	6.008	**17.458**	0.125	3.085	8.696	**11.906**	2.346	0.371	55,800
2565	2.360	8.898	6.393	**17.651**	0.118	3.160	8.834	**12.111**	2.264	0.385	59,600
2600	2.331	8.772	6.755	**17.858**	0.111	3.239	8.979	**12.328**	2.185	0.393	63,600

ที่มา: โครงการค่าจ้างศึกษาสำรวจการเดินทางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (Bangkok Travel Demand Survey)

4) ปริมาณการเดินทางในปีอนาคต

ข้อมูลการเดินทางจากแบบจำลอง BTDM ภายใต้โครงการค่าจ้างศึกษาสำรวจการเดินทางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (Bangkok Travel Demand Survey) เป็นดังนี้

ตารางที่ 5-22 สรุปข้อมูลด้านเศรษฐกิจและสังคม

รายการ	ปี พ.ศ.			
	2565	2570	2575	2580
ปริมาณการเดินทาง (ล้านเที่ยวต่อวัน)	30.85	33.46	34.48	34.24
สัดส่วนการเดินทาง (ร้อยละ)				
- รถส่วนบุคคล	79.56	79.27	79.14	78.78
- ขนส่งสาธารณะ	11.94	12.02	12.11	12.30
- รถแท็กซี่และรถรับส่ง	6.30	6.51	6.55	6.72
- เดิน/จักรยาน	2.20	2.20	2.20	2.20

ที่มา: ร่างรายงานฉบับสมบูรณ์ (สิงหาคม 2566) โครงการค่าจ้างศึกษาสำรวจการเดินทางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (Bangkok Travel Demand Survey)

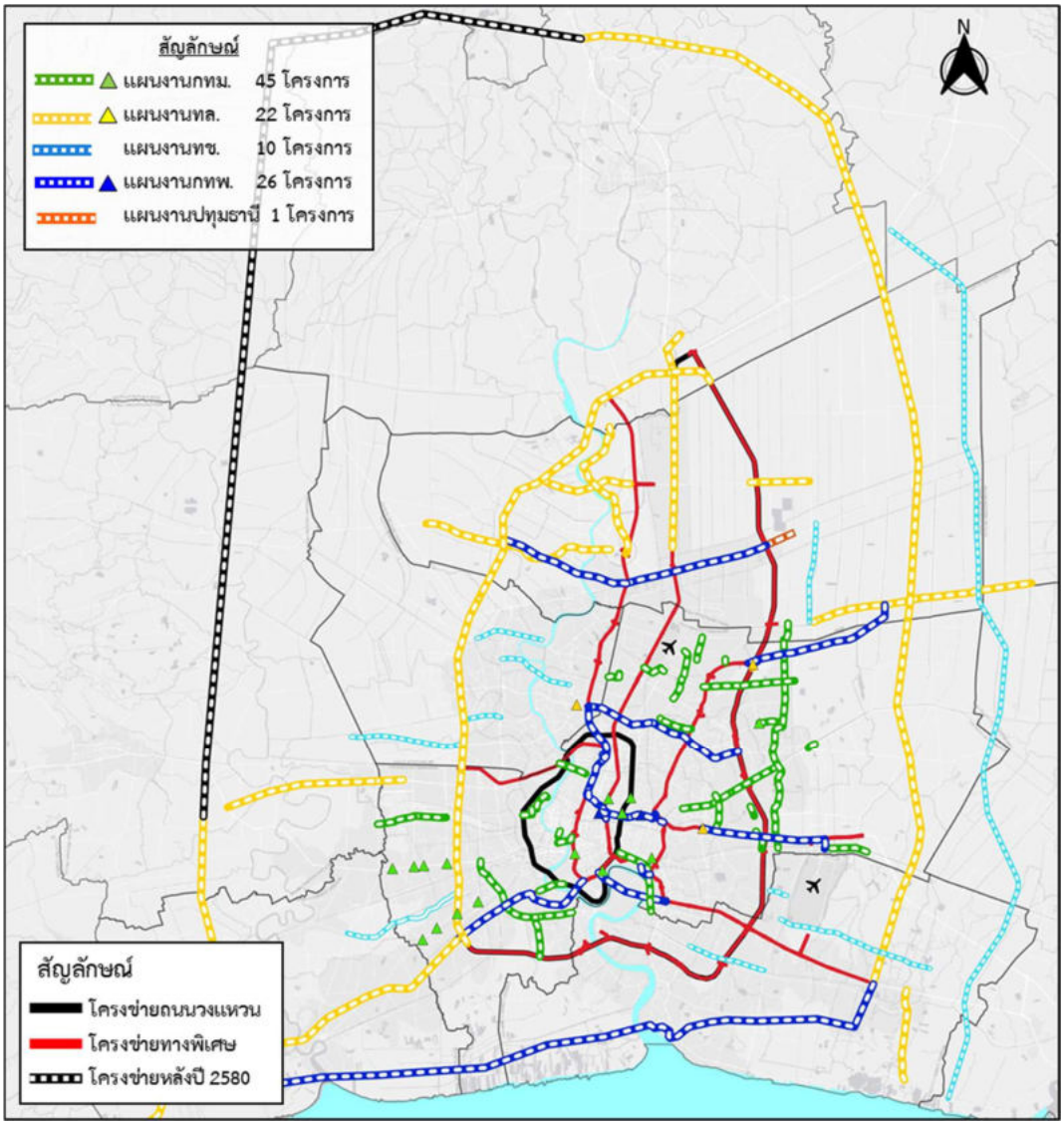
5.2.2 การวิเคราะห์สภาพจราจรของโครงการ

1) ข้อมูลโครงข่ายคมนาคมในแบบจำลอง

โครงข่ายคมนาคมที่ใช้ประกอบในการจัดทำแบบจำลอง ประกอบด้วย โครงข่ายถนน (Highway Network) และโครงข่ายระบบขนส่งสาธารณะ (Public Transport Network) โดยข้อมูลโครงข่ายถนนจะครอบคลุมทางพิเศษ (Expressway/Motorway) ถนนสายหลัก (Primary Road) และถนนสายรองทั้งหมด (Secondary Road) สำหรับถนนสายย่อย (Collector Road) จะครอบคลุมถนนที่มีขนาด 4 ช่องจราจรขึ้นไป หรือซอยที่เชื่อมเป็นโครงข่ายกับถนนสายรอง เช่น ซอยโชคชัย 4 ซอยอุดุมสุข ทั้งนี้แบบจำลองไม่ครอบคลุมถนนท้องถิ่น เช่น ซอยขนาดเล็กที่อยู่ภายในพื้นที่ย่อย (Zone) สำหรับโครงข่ายสาธารณะ ซึ่งเป็นข้อมูลเส้นทางการให้บริการระบบขนส่งสาธารณะ ประกอบด้วย รถโดยสารประจำทาง เรือโดยสาร รถไฟชานเมือง รถไฟฟ้า และรถโดยสารด่วนพิเศษ

(1) โครงข่ายถนน

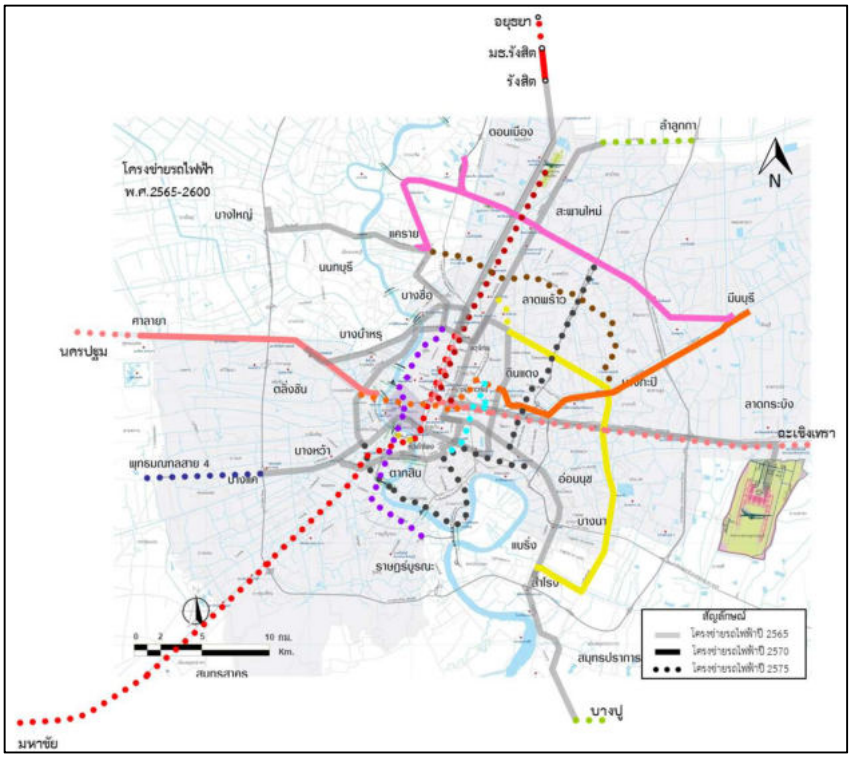
ข้อมูลโครงข่ายถนนในอนาคตนั้นได้ทำการรวบรวมแผนงานโครงการจากกรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท การทางพิเศษแห่งประเทศไทย กรุงเทพมหานคร และปทุมธานี



รูปที่ 5-21 แผนงานโครงข่ายถนน

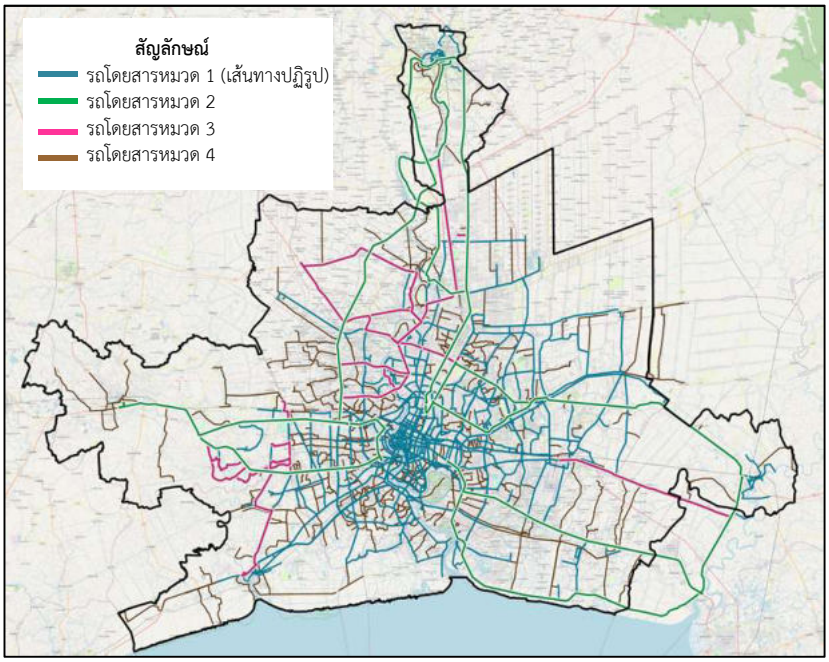
(2) โครงข่ายระบบขนส่งสาธารณะ

ในส่วนแผนงานโครงข่ายขนส่งสาธารณะรวบรวมจากกรมการขนส่งทางบก กรมการขนส่งทางราง สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร และการรถไฟแห่งประเทศไทย เป็นต้น

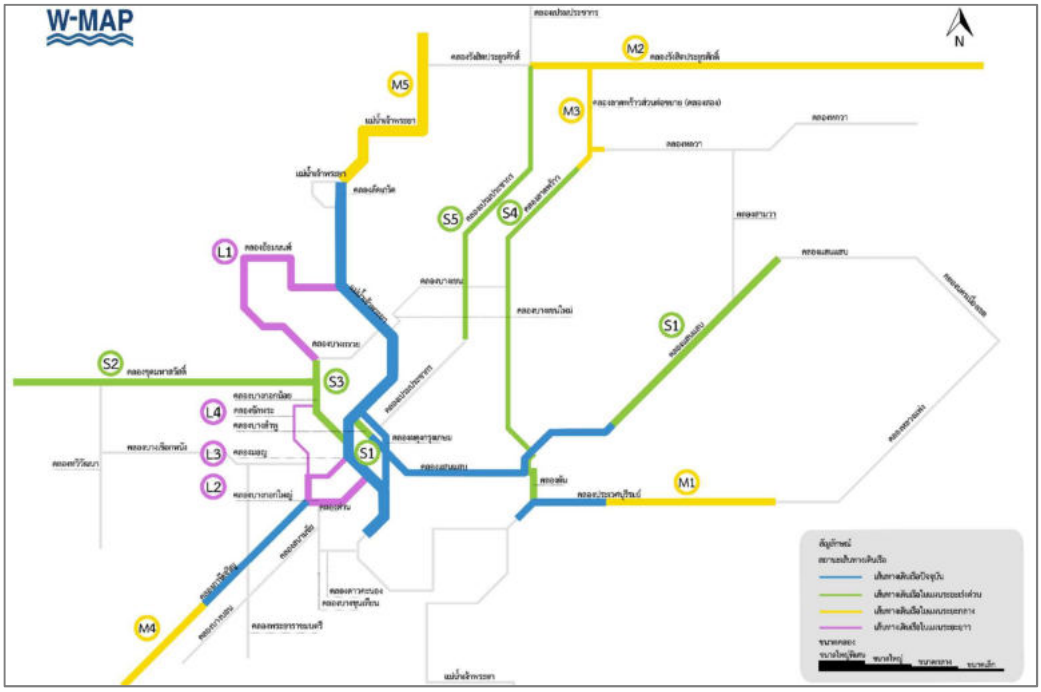


ที่มา: กรมการขนส่งทางราง (มิ.ย.2565) และที่ปรึกษา

รูปที่ 5-22 แผนงานโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนทางราง



รูปที่ 5-23 แผนงานโครงข่ายรถโดยสาร



หมายเหตุ: ในการศึกษานี้พิจารณาโครงข่ายการเดินทางทางน้ำในแผนพัฒนาระยะเร่งด่วนเท่านั้น

ที่มา: โครงการศึกษาจัดทำแผนพัฒนาการเดินทางน้ำในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล และเชื่อมต่อการเดินทางรูปแบบอื่น กรุงเทพฯ, สนข. 2564

รูปที่ 5-24 แผนงานโครงข่ายทางน้ำ

2) ผลวิเคราะห์สภาพจราจรของโครงการ

จากการเปลี่ยนแปลงของสภาพเศรษฐกิจสังคม และแผนงานโครงการด้านคมนาคม ได้ส่งผลต่อสภาพการเดินทางในพื้นที่ ซึ่งในปี พ.ศ. 2570 พบว่ามีความเร็วในการเดินทางลดลงจากปีปัจจุบัน โดยเฉพาะอย่างยิ่งในพื้นที่วงแหวนรัชดาภิเษก ต่อมาในปี พ.ศ. 2575 ความเร็วในการเดินทางของแต่ละกลุ่มพื้นที่ค่อย ๆ เพิ่มสูงขึ้น ซึ่งอาจเป็นผลจากการพัฒนาโครงข่ายรถไฟฟ้า หรือโครงข่ายระบบถนน เช่น โครงการสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาบริเวณถนนราชวงศ์-ถนนท่าดินแดง โครงการทางพิเศษยกระดับชั้นที่ 2 (งามวงศ์วาน - พระราม 9) โครงการวงแหวนฯ รอบที่ 3 ด้านตะวันออก (ช่วง ทล.305-ทล.34) โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 9 ด้านตะวันตก เป็นต้น

จากแผนการพัฒนาโครงการด้านคมนาคมในปี พ.ศ. 2580 ยังคงส่งผลให้ความเร็วการเดินทางในแต่ละพื้นที่มีแนวโน้มค่อย ๆ เพิ่มสูงขึ้น โดยโครงการสำคัญ ๆ ที่ถูกจัดให้อยู่ในแผนงานภายในปี พ.ศ. 2576-2580 เช่น โครงการอุโมงค์ทางลอดนราธิวาส-สำโรง โครงการวงแหวนฯ รอบที่ 3 ด้านตะวันออก (ช่วง ทล.32-ทล.305) โครงการทางพิเศษสายอุดรรัถยา - ถนนวงแหวนรอบที่ 2 เป็นต้น

ตารางที่ 5-23 ภาพรวมของสภาพจราจรทั้งพื้นที่ศึกษาในปีอนาคต

พ.ศ.	เร่งด่วนเช้า (6.00-9.00 น.)					
	VKT (ล้าน PCU-KM)		VHT (ล้าน PCU-Hr)		SPEED (กม./ชม.)	
	ตามแผนฯ	ไม่มีโครงการ	ตามแผนฯ	ไม่มีโครงการ	ตามแผนฯ	ไม่มีโครงการ
2565	17.034	17.034	0.728	0.728	23.4	23.4
2570	19.083	18.95	0.893	0.894	21.4	21.2
2575	20.393	20.398	0.877	1.078	23.2	18.6
2580	21.184	21.176	0.856	1.161	24.7	17.7
พ.ศ.	เร่งด่วนเย็น (16.00-19.00 น.)					
	VKT (ล้าน PCU-KM)		VHT (ล้าน PCU-Hr)		SPEED (กม./ชม.)	
	ตามแผนฯ	ไม่มีโครงการ	ตามแผนฯ	ไม่มีโครงการ	ตามแผนฯ	ไม่มีโครงการ
2565	19.370	19.37	0.797	0.797	24.3	24.3
2570	21.864	21.697	1.000	1.005	21.9	21.6
2575	23.428	23.381	1.001	1.24	23.4	18.8
2580	24.430	24.399	0.980	1.369	24.9	17.6
พ.ศ.	ทั้งวัน					
	VKT (ล้าน PCU-KM)		VHT (ล้าน PCU-Hr)		SPEED (กม./ชม.)	
	ตามแผนฯ	ไม่มีโครงการ	ตามแผนฯ	ไม่มีโครงการ	ตามแผนฯ	ไม่มีโครงการ
2565	249.231	249.231	7.009	7.009	35.6	35.6
2570	280.647	278.661	8.165	8.108	34.4	34.4
2575	301.583	302.027	8.519	10.168	35.4	30.7
2580	316.116	317.142	8.648	11.461	36.6	28.8

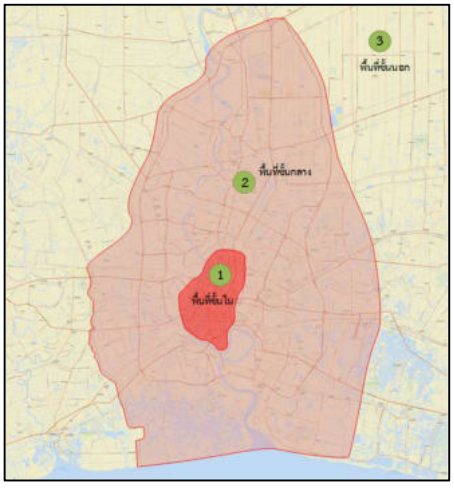
ที่มา: ข้อมูลจากแบบจำลองโครงการ

เมื่อพิจารณาสภาพจราจรออกเป็น 3 กลุ่มพื้นที่ ได้แก่

(1) พื้นที่ชั้นใน คือ พื้นที่ภายในวงแหวนรัชดาภิเษก

(2) พื้นที่ชั้นกลาง คือ พื้นที่กรุงเทพมหานครและพื้นที่ต่อเนื่อง ได้แก่ บางส่วนของจังหวัดปทุมธานี สมุทรปราการ นนทบุรี โดยครอบคลุมเส้นทางรถไฟและรถไฟฟ้าตามแผนในอนาคตตามแผน M-Map

(3) พื้นที่ชั้นนอก คือ พื้นที่บางส่วนของจังหวัดปทุมธานี นนทบุรี สมุทรปราการที่ไม่อยู่ในพื้นที่ชั้นกลาง และจังหวัดอื่น ๆ



โดยผลคาดการณ์ของแต่ละกลุ่มพื้นที่เป็นดังนี้

ตารางที่ 5-24 สภาพจราจรแยกตามกลุ่มพื้นที่

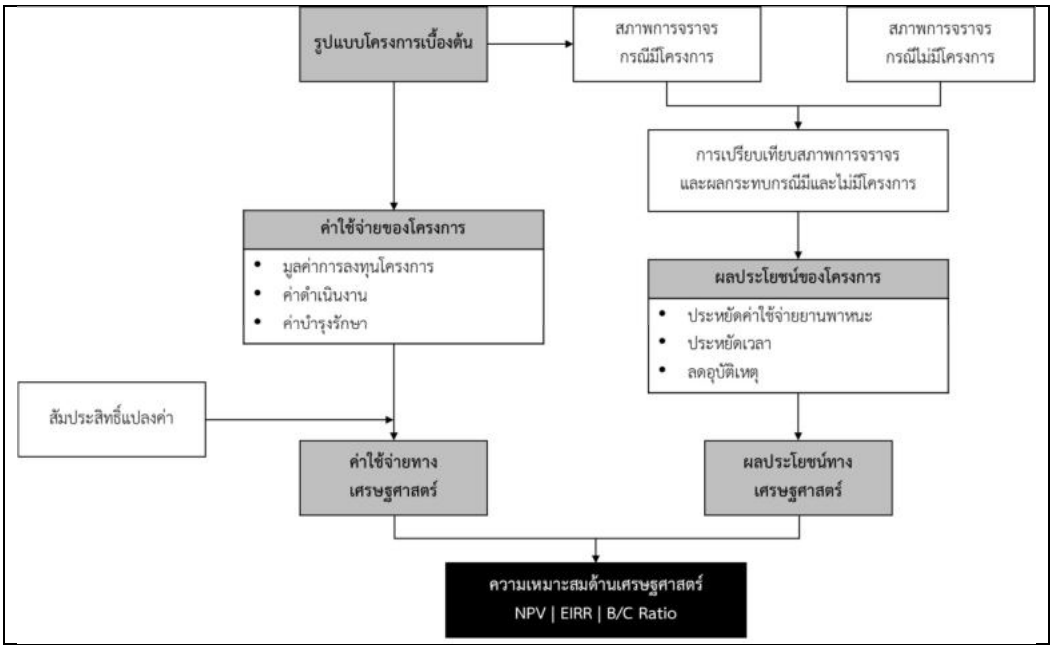
ในวงแหวนรัชดาภิเษก	พ.ศ.	เร่งด่วนเช้า (6.00-9.00 น.)					
		VKT (ล้าน PCU-KM)		VHT (ล้าน PCU-Hr)		SPEED (กม./ชม.)	
		ตามแผนฯ	ไม่มีโครงการ	ตามแผนฯ	ไม่มีโครงการ	ตามแผนฯ	ไม่มีโครงการ
	2565	1.544	1.544	0.133	0.133	11.6	11.6
	2570	1.644	1.633	0.157	0.154	10.5	10.58
	2575	1.714	1.721	0.154	0.175	11.1	9.83
	2580	1.684	1.708	0.142	0.173	11.8	9.86
	พ.ศ.	เร่งด่วนเย็น (16.00-19.00 น.)					
		VKT (ล้าน PCU-KM)		VHT (ล้าน PCU-Hr)		SPEED (กม./ชม.)	
		ตามแผนฯ	ไม่มีโครงการ	ตามแผนฯ	ไม่มีโครงการ	ตามแผนฯ	ไม่มีโครงการ
	2565	1.796	1.796	0.134	0.134	13.4	13.4
	2570	1.948	1.931	0.172	0.168	11.3	11.41
	2575	2.019	2.026	0.171	0.194	11.8	10.42
	2580	1.998	2.030	0.159	0.198	12.6	10.27
ในพื้นที่ชั้นกลาง	พ.ศ.	เร่งด่วนเช้า (6.00-9.00 น.)					
		VKT (ล้าน PCU-KM)		VHT (ล้าน PCU-Hr)		SPEED (กม./ชม.)	
		ตามแผนฯ	ไม่มีโครงการ	ตามแผนฯ	ไม่มีโครงการ	ตามแผนฯ	ไม่มีโครงการ
	2565	8.721	8.721	0.419	0.419	20.8	20.8
	2570	9.724	9.641	0.527	0.526	18.5	18.33
	2575	10.357	10.421	0.510	0.669	20.3	15.58
	2580	10.512	10.730	0.485	0.737	21.7	14.55
	พ.ศ.	เร่งด่วนเย็น (16.00-19.00 น.)					
		VKT (ล้าน PCU-KM)		VHT (ล้าน PCU-Hr)		SPEED (กม./ชม.)	
		ตามแผนฯ	ไม่มีโครงการ	ตามแผนฯ	ไม่มีโครงการ	ตามแผนฯ	ไม่มีโครงการ
	2565	9.822	9.822	0.450	0.450	21.9	21.9
	2570	11.075	10.968	0.576	0.573	19.2	19.1
	2575	11.812	11.863	0.572	0.728	20.7	16.29
	2580	12.061	12.288	0.543	0.817	22.2	15.03
ในพื้นที่ชั้นนอก	พ.ศ.	เร่งด่วนเช้า (6.00-9.00 น.)					
		VKT (ล้าน PCU-KM)		VHT (ล้าน PCU-Hr)		SPEED (กม./ชม.)	
		ตามแผนฯ	ไม่มีโครงการ	ตามแผนฯ	ไม่มีโครงการ	ตามแผนฯ	ไม่มีโครงการ
	2565	6.768	6.768	0.175	0.175	38.6	38.6
	2570	7.715	7.676	0.210	0.213	36.8	36.08
	2575	8.322	8.255	0.213	0.249	39.1	33.18
	2580	8.988	8.738	0.229	0.282	39.3	30.97
	พ.ศ.	เร่งด่วนเย็น (16.00-19.00 น.)					
		VKT (ล้าน PCU-KM)		VHT (ล้าน PCU-Hr)		SPEED (กม./ชม.)	
		ตามแผนฯ	ไม่มีโครงการ	ตามแผนฯ	ไม่มีโครงการ	ตามแผนฯ	ไม่มีโครงการ
	2565	7.753	7.753	0.214	0.214	36.2	36.2
	2570	8.842	8.799	0.252	0.263	35.1	33.48
	2575	9.597	9.492	0.258	0.322	37.2	29.52
	2580	10.371	10.081	0.279	0.374	37.2	26.99

ที่มา: ข้อมูลจากแบบจำลองโครงการ

รูปที่ 5-25 ปริมาณจราจรต่อความจุช่วงเร่งด่วนเช้า

5.2.3 การวิเคราะห์ผลตอบแทนด้านเศรษฐศาสตร์เบื้องต้น

การวิเคราะห์ความเหมาะสมเบื้องต้นทางเศรษฐศาสตร์เป็นการวิเคราะห์ความคุ้มค่าจากผลประโยชน์ที่ได้จากโครงการเทียบกับค่าลงทุนและค่าใช้จ่ายในการดำเนินการและตลอดระยะเวลาที่ดำเนินโครงการเช่นเดียวกัน มีการพิจารณาผลประโยชน์ ค่าใช้จ่าย และคำนึงถึงค่าเสียโอกาสและค่าของเงินที่เปลี่ยนแปลงไปตามเวลา การวิเคราะห์ความเหมาะสมจะใช้ตัวชี้วัดรูปแบบต่าง ๆ ที่เปรียบเทียบผลประโยชน์กับค่าใช้จ่ายเพื่อแสดงถึงระดับความเหมาะสมของโครงการ การวิเคราะห์ผลประโยชน์ทางเศรษฐศาสตร์เป็นการวิเคราะห์ความคุ้มค่าที่เกิดขึ้นกับสังคมโดยรวมเพื่อตอบสนองวัตถุประสงค์ในเชิงนโยบาย เช่น การลดค่าใช้จ่ายในการขนส่งหรือต้นทุนโลจิสติกส์ การลดมลภาวะต่อสิ่งแวดล้อม หรือการพัฒนาเศรษฐกิจและความเป็นอยู่ของประชาชน



รูปที่ 5-26 การวิเคราะห์ความเหมาะสมทางเศรษฐศาสตร์เบื้องต้น

การจัดทำร่างแผนปฏิบัติการด้านการแก้ไขปัญหาจราจรในเขตพื้นที่กรุงเทพและปริมณฑล โดยทำการวิเคราะห์เปรียบเทียบระหว่างกรณีไม่มีโครงการ (Do Nothing) และกรณีมีโครงการตามแผนปฏิบัติการฯ (With Project) เพื่อวิเคราะห์ความคุ้มค่าของการลงทุนโครงการตามแผนปฏิบัติการฯข้างต้น และการมีแผนแม่บทรถไฟฟ้า (M-MAP2) จากโครงการงานศึกษาเพื่อพัฒนาแบบจำลองการคาดการณ์ความต้องการเดินทางด้วยระบบรางและการพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะที่ 2 ที่ดำเนินการโดยกรมการขนส่งทางราง มาเป็นข้อมูลประกอบในการวิเคราะห์ผลตอบแทนด้านเศรษฐศาสตร์เบื้องต้น

สมมติฐานและองค์ประกอบหลักสำหรับการวิเคราะห์ความเหมาะสมทางเศรษฐศาสตร์เบื้องต้น

โดยในการวิเคราะห์มีสมมติฐานและองค์ประกอบหลัก ดังนี้

1) กรณีไม่มีโครงการ (Do Nothing) หมายถึง สถานการณ์การมีระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านการจราจร ณ ปี 2566 ที่เปิดให้บริการแล้วและโครงการที่อยู่ระหว่างการก่อสร้างทั้งหมด เช่น โครงข่ายถนนทางพิเศษ ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ระบบรถไฟฟ้า รถโดยสารประจำทาง เรือโดยสาร เป็นต้น ซึ่งไม่นับรวมแผนการพัฒนาในอนาคต
2) กรณีมีโครงการตามแผนปฏิบัติการฯ (With Project) หมายถึง สถานการณ์การมีระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านการจราจร ณ ปี 2566 ที่เปิดให้บริการแล้วและโครงการที่อยู่ระหว่างการก่อสร้างทั้งหมด รวมกับการดำเนินงานโครงการตามที่กำหนดไว้ในการจัดทำแผนปฏิบัติการฯในแต่ละระยะการดำเนินโครงการตั้งแต่ปี 2567-2580 รวมถึงการมีการดำเนินการตามแผนแม่บทรถไฟฟ้า (M-MAP2) ที่ดำเนินการโดยกรมการขนส่งทางราง
3) การประเมินค่าใช้จ่าย เป็นการประเมินมูลค่าการลงทุนจากการรวบรวมข้อมูลมูลค่าการลงทุนจากหน่วยงานต่าง ๆ ที่บรรจุอยู่ในแผนปฏิบัติการฯในแต่ละระยะ และกระจายสัดส่วนการลงทุนเบื้องต้นตามแผนงานปีที่เริ่มการก่อสร้าง สำหรับในส่วนค่าใช้จ่ายการดำเนินงานและการบำรุงรักษาทำการ

ประเมินค่าใช้จ่ายเบื้องต้นจากการรวบรวมข้อมูลจากผลการศึกษาโครงการแต่ละประเภทที่ผ่านมา สำหรับโครงการถนน ทางพิเศษ ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง เป็นต้น ในส่วนของค่าใช้จ่ายโครงการระบบรถไฟฟ้าเป็นการรวบรวมข้อมูลผลการศึกษาแผนแม่บทรถไฟฟ้า (M-MAP2) จากโครงการงานศึกษาเพื่อพัฒนาแบบจำลองการคาดการณ์ความต้องการเดินทางด้วยระบบรางและการพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะที่ 2

4) การประเมินผลประโยชน์ด้านเศรษฐศาสตร์ เป็นการประเมินผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจจากผลการวิเคราะห์สภาพการจราจรในอนาคตเปรียบเทียบระหว่างกรณีไม่มีโครงการ (Do Nothing) และกรณีมีโครงการตามแผนปฏิบัติการฯ (With Project) โดยใช้

   (1) มูลค่าการประหยัดค่าใช้จ่ายในการใช้ยานพาหนะ (Vehicle Operating Cost Saving: VOC saving) การประหยัดค่าใช้จ่ายจากการใช้รถเป็นการเปรียบเทียบจำนวนคัน-กิโลเมตร ระหว่างสภาพปัจจุบันและกรณีที่มีโครงการและไม่มีโครงการในอนาคต ที่การเดินทางที่มีความเร็วเฉลี่ยเพิ่มขึ้นสามารถช่วยลดค่าใช้จ่ายในการใช้ยานพาหนะได้ จะสะท้อนถึงจำนวนคัน-กิโลเมตร ที่ลดลง ซึ่งจะนำไปคูณกับค่าใช้จ่ายในการใช้รถต่อหนึ่งกิโลเมตร

   (2) มูลค่าการประหยัดเวลาในการเดินทาง (Value of Time Saving: VOT saving) การที่มีโครงการตามแผนปฏิบัติการฯ ช่วยลดเวลาในการเดินทางโดยรวมในพื้นที่ศึกษาซึ่งสามารถแปลงเป็นมูลค่าทางเศรษฐศาสตร์ได้โดยการนำมาคูณกับมูลค่าเวลาของผู้เดินทางของพื้นที่

   (3) มูลค่าการประหยัดค่าใช้จ่ายจากการลดอุบัติเหตุ (Accident Cost Saving: ACC saving) การลดปริมาณการเดินทางของยานพาหนะเป็นการลดความเสี่ยงจากการเกิดอุบัติเหตุ และเป็นผลให้จำนวนอุบัติเหตุรวมลดน้อยลง การศึกษาด้านอุบัติเหตุใช้สมมติฐานว่า จำนวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นแปรผันตรงกับปริมาณการเดินทางในหน่วยคัน - กิโลเมตร ซึ่งสามารถคำนวณได้ในรูปของอัตราการเกิดอุบัติเหตุ (ครั้งต่อหนึ่งพันล้านกิโลเมตร) อัตราการเกิดอุบัติเหตุดังกล่าวเป็นค่าเฉพาะที่ซึ่งขึ้นอยู่กับสภาพพื้นที่และผู้ขับขี่ในพื้นที่นั้น ๆ

5) สมมติฐานทางเศรษฐศาสตร์ที่จำเป็นเพื่อเป็นกรอบในการวิเคราะห์ความเหมาะสมเบื้องต้นของโครงการ ได้แก่

รายการ	สมมติฐาน	หมายเหตุ
ปีฐาน	2566	ปีฐานการวิเคราะห์
ระยะเวลาโครงการ	30 ปี	เนื่องจากรถส่วนใหญ่ของโครงการเป็นโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมและขนส่ง (พ.ศ. 2567-2596)
ตัวคูณแปลงเป็นมูลค่าทางเศรษฐศาสตร์	0.88 0.92	สำหรับค่าก่อสร้าง สำหรับค่าดำเนินการและบำรุงรักษา
อัตราส่วนลดทางเศรษฐศาสตร์	12%	ค่ามาตรฐานสำหรับโครงการของภาครัฐ

6) ดัชนีชี้วัดความคุ้มค่าของโครงการทางเศรษฐศาสตร์ ใช้เกณฑ์ผลตอบแทนขั้นต่ำ ในทางเศรษฐศาสตร์จะใช้อัตราผลตอบแทนที่ต่ำที่สุดที่พอใจ (Minimum Attractive Rate) ซึ่งใช้อัตราส่วนลดที่กำหนดขึ้นจากนโยบาย ปัจจุบันโครงการในประเทศไทยมักกำหนดที่ 12% ซึ่งเป็นอัตราค่าเสียโอกาสของทรัพยากร (Social Discount Rate หรือ Social Time Preference) ที่เคยมีการศึกษาถึงต้นทุนของเงินลงทุนในประเทศไทย โดยธนาคารโลกและสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และเป็นอัตราซึ่งใช้ในการวิเคราะห์โครงการภาครัฐในหลาย ๆ หน่วยงานในปัจจุบัน เช่น การรถไฟแห่งประเทศไทย กรมทางหลวง และสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร เป็นต้น โดยตัวชี้วัดที่ใช้ในการประเมินความคุ้มค่าของโครงการทางเศรษฐศาสตร์ ได้แก่ อัตราผลตอบแทนด้านเศรษฐกิจ (Economic Internal Rate of Return: EIRR) มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (Net Present Value: NPV) และอัตราส่วนผลประโยชน์ต่อทุน (Benefit-Cost Ratio: B/C)

ผลการวิเคราะห์ความเหมาะสมทางเศรษฐศาสตร์เบื้องต้น

ทั้งนี้ ผลการวิเคราะห์ความคุ้มค่าทางเศรษฐศาสตร์เบื้องต้นของการดำเนินการตามแผนปฏิบัติการด้านการแก้ไขปัญหาการจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล พบว่ามีความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจ โดยมีค่าดัชนีชี้วัด ดังนี้ (1) EIRR ร้อยละ 15.94% มากกว่าเกณฑ์ที่กำหนดไว้ที่ 12 % (2) NPV มีมูลค่า 308,861 ล้านบาท มีมูลค่าเป็นบวก และ (3) B/C มีค่า 1.47 > 1 ที่กำหนดไว้ ตามลำดับ โดยเป็นผลประโยชน์จากการเพิ่มโครงข่ายด้านการคมนาคมและขนส่งในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑลที่สำคัญตามแผนปฏิบัติการฯ สามารถช่วยลดการจราจรติดขัด เพิ่มความเร็วเฉลี่ยในการเดินทาง ประหยัดค่าเชื้อเพลิงและค่าใช้จ่ายในการเดินทาง และประหยัดเวลาในการเดินทางในภาพรวมของการเดินทางทุกรูปแบบ และจากผลการประเมินประสิทธิภาพด้านการจราจรจากการดำเนินการตามแผนปฏิบัติการด้านการแก้ไขปัญหาจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ที่สามารถช่วยเพิ่มความเร็วเฉลี่ยในการเดินทางในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑลได้ ประมาณ 4 – 7 กิโลเมตร/ชั่วโมง ในช่วงปี 2575 และ 2580 ตามลำดับ เมื่อนำมาวิเคราะห์ประสิทธิภาพในการช่วยประหยัดเวลาในการเดินทางเบื้องต้น โดยทำการวิเคราะห์เฉพาะในชั่วโมงเร่งด่วนเช้าและชั่วโมงเร่งด่วนเย็นพบว่าสามารถช่วยประหยัดเวลาในการเดินทางได้ ประมาณ 16 นาทีต่อวัน หรือ คิดเป็นประมาณ 4 วันต่อปี ในปี 2575 และประมาณ 25 นาทีต่อวัน หรือ ประมาณ 6 วันต่อปี ในปี 2580

ตารางที่ 5-25 การวิเคราะห์ผลประโยชน์ทางเศรษฐศาสตร์ของแผนปฏิบัติการด้านการแก้ไขปัญหาจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

ผลการวิเคราะห์ผลตอบแทนโครงการด้านเศรษฐกิจ
แผนปฏิบัติการด้านการแก้ไขปัญหาจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

อัตราผลตอบแทน (IRR) = 15.94% **มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (Net Present Value) = 308,861 ล้านบาท** **อัตราส่วนประโยชน์ต่อทุน (Benefit Cost Ratio) = 1.47**

หน่วย: ล้านบาท

ปีที่	ปี พ.ศ.	ต้นทุนทางเศรษฐกิจ				ผลประโยชน์โครงการทางเศรษฐกิจ				ผลประโยชน์สุทธิ	มูลค่าปัจจุบัน
						การประหยัด					
		ค่าลงทุนโครงการ	ค่าบำรุงรักษาประจำปี	ค่าดำเนินการประจำปี	รวม	มูลค่าใช้จ่ายในการใช้รถ	มูลค่าเวลาในการเดินทาง	มูลค่าอุบัติเหตุที่ลดลง	รวม		
	2566	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	2567	-45,515	-	-	-45,515	-	-	-	-	-45,515	-40,638
	2568	-90,422	-	-	-90,422	-	-	-	-	-90,422	-72,084
	2569	-101,923	-	-	-101,923	-	-	-	-	-101,923	-72,547
1	2570	-70,810	-1,446	-	-72,256	4,151	2,916	48	7,114	-65,142	-41,399
2	2571	-112,561	-2,156	-	-114,717	6,112	5,802	67	11,982	-102,736	-58,295
3	2572	-117,025	-3,323	-	-120,348	9,002	11,546	94	20,642	-99,706	-50,514
4	2573	-190,741	-3,323	-	-194,064	13,257	22,977	131	36,364	-157,699	-71,335
5	2574	-155,431	-5,914	-	-161,344	19,523	45,725	182	65,430	-95,914	-38,738
6	2575	-65,805	-6,318	-	-72,123	28,752	90,994	253	119,999	47,876	17,265
7	2576	-27,953	-9,368	-	-37,321	32,834	104,283	291	137,407	100,086	32,225
8	2577	-29,235	-10,320	-	-39,555	37,495	119,511	335	157,341	117,786	33,861
9	2578	-55,782	-10,320	-	-66,103	42,819	136,964	385	180,167	114,064	29,277
10	2579	-68,795	-10,320	-	-79,116	48,898	156,965	442	206,305	127,189	29,148
11	2580	-91,861	-11,402	-	-103,264	55,840	179,887	508	236,235	132,971	27,209
12	2581	-82,590	-12,876	-	-95,465	61,893	202,182	569	264,644	169,179	30,908

หน่วย: ล้านบาท

ปีที่	ปี พ.ศ.	ต้นทุนทางเศรษฐกิจ				ผลประโยชน์โครงการทางเศรษฐกิจ				ผลประโยชน์สุทธิ	มูลค่าปัจจุบัน
						การประหยัด					
		ค่าลงทุนโครงการ	ค่าบำรุงรักษาประจำปี	ค่าดำเนินการประจำปี	รวม	มูลค่าใช้จ่ายในการใช้รถ	มูลค่าเวลาในการเดินทาง	มูลค่าอุบัติเหตุที่ลดลง	รวม		
13	2582	-69,576	-14,016	-	-83,593	68,602	227,240	638	296,480	212,887	34,727
14	2583	-69,576	-14,016	-	-83,593	76,038	255,404	715	332,157	248,564	36,202
15	2584	-	-20,047	-	-20,047	84,281	287,059	801	372,140	352,093	45,786
16	2585	-	-20,047	-	-20,047	93,416	322,637	897	416,950	396,903	46,083
17	2586	-	-20,047	-	-20,047	95,447	334,396	928	430,771	410,724	42,578
18	2587	-	-20,047	-	-20,047	97,523	346,584	959	445,066	425,019	39,340
19	2588	-	-20,047	-	-20,047	99,643	359,216	992	459,851	439,804	36,347
20	2589	-	-20,047	-	-20,047	101,810	372,309	1,025	475,144	455,097	33,581
21	2590	-	-20,047	-	-20,047	104,024	385,879	1,060	490,963	470,916	31,025
22	2591	-	-20,047	-	-20,047	106,165	399,943	1,096	507,204	487,157	28,656
23	2592	-	-20,047	-	-20,047	108,351	414,520	1,133	524,004	503,957	26,468
24	2593	-	-20,047	-	-20,047	110,582	429,629	1,171	541,381	521,334	24,447
25	2594	-	-20,047	-	-20,047	112,858	445,288	1,210	559,356	539,309	22,580
26	2595	-	-20,047	-	-20,047	115,182	461,517	1,251	577,950	557,903	20,856
27	2596	-	-20,047	-	-20,047	117,553	478,339	1,293	597,185	577,138	19,264
28	2597	-	-20,047	-	-20,047	119,973	495,773	1,337	617,083	597,036	17,793
29	2598	-	-20,047	-	-20,047	122,443	513,843	1,382	637,668	617,621	16,434
30	2599	722,801	-20,047	-	702,754	124,964	532,571	1,429	658,964	1,361,718	32,351
รวม					**-662,269**				**971,130**		**308,861**

ส่วนที่ 6 แนวทางการพัฒนาที่ 2: มาตรการด้านการแก้ไขปัญหาจราจรด้านบริหารจัดการ (Soft Side)

นอกเหนือจากการเสนอแนวทางการปรับปรุงแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดโดยการเพิ่มความจุในการรับปริมาณการจราจรของถนนบนโครงข่ายแล้ว การบริหารจัดการการเคลื่อนตัวของกระแสจราจรให้เป็นไปได้อย่างต่อเนื่องเพื่อใช้ประสิทธิภาพของถนนให้เต็มที่นั้นเป็นเรื่องที่มีความจำเป็นอย่างยิ่ง ซึ่งสามารถทำได้โดยการกวดขันวินัยจราจรและจัดระเบียบโครงสร้างทางกายภาพ โดยกระบวนการดังกล่าวข้างต้นสามารถดำเนินการได้ทันที เนื่องจากมีหน่วยงานผู้รับผิดชอบอยู่แล้วนอกจากนี้การบริหารจัดการระบบสัญญาณไฟจราจรและการนำเทคโนโลยีมาช่วยในการควบคุมการจราจรยังสามารถช่วยบรรเทาปัญหาการจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลได้

ในปัจจุบันสาเหตุของปัญหาการจราจรติดขัดนอกเหนือจากความจุของถนนในปัจจุบันที่มีไม่เพียงพอต่อปริมาณการจราจรแล้ว ยังมีสาเหตุหลักมาจากการสูญเสียพื้นที่จราจร เช่น การจอดรถกีดขวางพื้นที่ผิวจราจร การมีป้ายหยุดรถโดยสารประจำทางที่จอดรับส่งบนผิวจราจรและอยู่ในตำแหน่งที่กีดขวางการจราจร รวมถึงผลกระทบจากยานพาหนะอื่นที่จอดกีดขวางบริเวณป้ายหยุดรถโดยสาร การใช้พื้นที่ในการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้ารอบสัญญาณไฟที่ไม่สอดคล้องกับปริมาณจราจรและไม่สัมพันธ์กันในเชิงพื้นที่ ส่งผลให้เกิดการสะสมของแถวคอยของการจราจรบริเวณดังกล่าวและเกิดการชะลอตัวของกระแสจราจร ทั้งนี้บริเวณแยกนั้นมักประสบปัญหาการจราจรค้างหรือสะสมอยู่ที่กลางแยกหลายทิศทาง เนื่องจากไม่มีสัญลักษณ์ทางจราจรที่บ่งบอกตำแหน่งการหยุดรถที่เหมาะสมอย่างชัดเจน ทำให้ผู้ใช้ถนนล้ำเข้าในพื้นที่กลางทางแยกทำให้พื้นที่การจราจรบริเวณกลางแยกลดลง

6.1 มาตรการบริหารจัดการระบบควบคุมสัญญาณไฟจราจรที่ทางแยก

6.1.1 การบริหารจัดการระบบควบคุมไฟจราจรที่แยกเดี่ยว

<u>หน่วยงานผู้รับผิดชอบ</u>

- กองบัญชาการตำรวจนครบาล (บช.น.)
- สำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร

สภาพปัญหา

กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ประสบปัญหาการจัดการจราจรบริเวณทางแยก การไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร และระบบสัญญาณไฟที่ไม่สอดคล้องกับปริมาณจราจร ส่งผลให้การเดินทางในเมืองนั้นติดขัดเป็นวงกว้าง ต่อโครงข่ายถนนและทางพิเศษทั้งชั้นในเมืองและระหว่างเมือง ทำให้ประชาชนไม่ได้รับความสะดวกและเกิดความล่าช้าในการเดินทาง

แนวทางแก้ไข

การดำเนินการแก้ไขปัญหาการจราจรที่ทางแยกด้วยระบบควบคุมสัญญาณไฟจราจรที่ทางแยก โดยการปรับรอบสัญญาณไฟให้เหมาะสม หรือ การใช้รอบสัญญาณไฟอัจฉริยะ (Adaptive Traffic Control) มาใช้ในงาน ในส่วนงานของโครงการแก้ไขปัญหาการจราจรทั้งระบบบนถนนสายหลักในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล โดยได้มีการเสนอดำเนินการบริหารจัดการทางแยกเดี่ยว เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพที่ทางแยก และเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับปริมาณจราจรจำนวน 35 ทางแยก โดยทั้งหมดเป็นแผนระยะสั้น (พ.ศ. 2567-2570)

ตารางที่ 6-1 การบริหารจัดการระบบควบคุมไฟจราจรที่แยกเดี่ยวในระยะสั้น จำนวน 35 ทางแยก

ลำดับ	ชื่อจุดทางแยก	หน่วยงาน	เขต/พื้นที่	*งบประมาณ (ล้านบาท)
1	แยกคลองขวาง (เพชรเกษม 69)	กทม.	เขตบางกอกน้อย	2.0
2	แยกวีเหลี่ยม	ทล.	เขตบางแค	2.0
3	แยกถนนเพชรเกษม-พุทธมณฑลสาย 1	กทม.	เขตภาษีเจริญ	2.0
4	แยกบางบอน 5	ทล.	เขตบางบอน	2.0
5	แยกบางบอน 3	ทล.	เขตบางบอน	2.0
6	แยกยมราช	กทม.	เขตราชเทวี	2.0
7	แยกผ่านพิภพลีลา	กทม.	เขตพระนคร	2.0
8	แยกผ่านฟ้าลีลาศ	กทม.	เขตพระนคร	2.0
9	แยกบางยี่เรือ	กทม.	เขตธนบุรี	2.0
10	วงเวียนใหญ่	กทม.	เขตธนบุรี	2.0
11	แยกเสาวนี	กทม.	เขตราชเทวี	2.0
12	แยกพญาไท	กทม.	เขตราชเทวี	2.0
13	แยกมักกะสัน	กทม.	เขตราชเทวี	2.0
14	แยกราชประสงค์	กทม.	เขตปทุมวัน	2.0
15	คอขวดสุขุมวิท 20	กทม.	เขตวัฒนา	2.0
16	สถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์	กทม.	เขตจตุจักร	2.0
17	แยกวัดสะพานสูง	กทม.	เขตบางซื่อ	2.0
18	ปากทางลาดพร้าว	กทม.	เขตจตุจักร	2.0
19	ถนนลาดพร้าว ทางเข้าปากซอยลาดพร้าว 101	กทม.	เขตบางกะปิ	2.0
20	แยกวัดคู้บอน (ฝั่งตะวันตก)	กทม.	เขตคลองสามวา	10.0
21	ถนนปัญญาอินทราตัดถนนคู่ขนานกาญจนาภิเษก	ทล.	เขตคันนายาว	10.0
22	แยกหลักสี่	ทล.	เขตหลักสี่	2.0
23	แยกคลองเจ็ก ถนนรามคำแหง	กทม.	เขตสะพานสูง	5.0
24	แยกสุคนธสวัสดิ์ตัดประเสริฐมนูกิจ	กทม.	เขตลาดพร้าว	2.0
25	แยกนิด้า	กทม.	เขตบึงกุ่ม	2.0

ลำดับ	ชื่อจุดทางแยก	หน่วยงาน	เขต/พื้นที่	*งบประมาณ (ล้านบาท)
26	แยกเทอดดำริ	กทม.	เขตดุสิต	2.0
27	แยกสวนป่าวิภาวดี	กทม.	เขตดินแดง	2.0
28	แยกซังฮี้	กทม.	เขตดุสิต	2.0
29	แยกมอเตอร์เวย์	ทล.	เขตลาดกระบัง	5.0
30	แยกจักรพรรดิพงษ์	กทม.	เขตป้อมปราบศัตรูพ่าย	2.0
31	แยกเฉลิมบุรี	กทม.	เขตสัมพันธวงศ์	2.0
32	แยกกรมศุลกากร	กทม.	เขตคลองเตย	3.0
33	แยกอ่อนนุช 17	กทม.	เขตสวนหลวง	2.0
34	แยกศรีอุดม	กทม.	เขตประเวศ	2.0
35	แยกใต้ทางด่วนประชาอุทิศ	กทม.	เขตราษฎร์บูรณะ	2.0
งบประมาณลงทุน (ล้านบาท)				93.0

หมายเหตุ: *งบประมาณนั้นเป็นการประมาณเบื้องต้น โดยต้องประเมินงบประมาณในขั้นตอนลงรายละเอียดอีกครั้ง

6.1.2 การบริหารจัดการระบบควบคุมไฟจราจรที่แยกแบบประสาน (Area Traffic Control: ATC)

หน่วยงานผู้รับผิดชอบ

- กองบัญชาการตำรวจนครบาล (บช.น.)
- สำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร
- กรมทางหลวง
- กรมทางหลวงชนบท

สภาพปัญหา

ในปัจจุบันการกำหนดสัญญาณไฟจราจรมักมีการดำเนินการโดยตั้งรอบสัญญาณไฟ หรือควบคุมโดยเจ้าหน้าที่ตำรวจ โดยเฉพาะในช่วงเวลาเร่งด่วนทั้งเช้าและเย็น ซึ่งยังไม่ดำเนินการแบบประสานระหว่างแยกและยังไม่มีประสิทธิภาพเท่าที่ควร ทำให้เกิดการจราจรติดขัด และแถวคอยสะสมในช่วงเวลาเร่งด่วน ซึ่งส่งผลกระทบต่อภาพรวมของโครงข่ายถนนและทำให้เกิดการชะลอของกระแสจราจรจากการปรับรอบสัญญาณไฟที่ไม่สัมพันธ์กับความผันผวนในช่วงเวลานั้น

แนวทางแก้ไข

ดำเนินการจัดการระบบควบคุมสัญญาณไฟจราจรด้วยระบบคอมพิวเตอร์ที่สามารถคำนวณปริมาณจราจรในแต่ละช่วงเวลามาใช้ในการกำหนดรอบสัญญาณไฟให้เหมาะสม อีกทั้งการประสานกันระหว่างทางแยกจะทำให้เพิ่มประสิทธิภาพของทางแยกมากยิ่งขึ้น ในส่วนงานของโครงการฯ นั้นได้มีการเสนอดำเนินการจัดการระบบควบคุมสัญญาณไฟจราจรที่แยกแบบประสาน เพื่อรองรับปริมาณจราจรที่เข้ามาในพื้นที่กรุงเทพมหานครได้อย่างมีประสิทธิภาพ จำนวน 10 กลุ่มทางแยก ดำเนินการในระยะสั้น (พ.ศ. 2567-2570) เพื่อเป็นแนวทางในการพัฒนาระบบควบคุมรูปแบบ ATC ในอนาคต

ตารางที่ 6-2 การบริหารจัดการระบบควบคุมไฟจราจรแบบประสานในระยะสั้น จำนวน 10 กลุ่มทางแยก

ลำดับ	ชื่อจุดทางแยก	หน่วยงาน	เขต/พื้นที่	งบประมาณ* (ล้านบาท)
1	แยกสุขาภิบาล (บางบอน 1)	กทม.	เขตบางบอน	2.0
	แยกบางบอน	กทม.	เขตบางบอน	2.0
2	แยกศิริราช (ประสานกับ Bus priority)	กทม.	เขตบางกอกน้อย	2.0
3	แยกมเหสักข์-สุรวงศ์	กทม.	เขตบางรัก	2.0
	แยกสาทร-สุรศักดิ์	กทม.	เขตสาทร	2.0
	แยกสุรศักดิ์	กทม.	เขตบางรัก	2.0
4	แยกพระโขนง	กทม.	เขตคลองเตย	2.0
	แยกสุขุมวิท (ถนนสุขุมวิทตัดถนนสุขุมวิท 71)	กทม.	เขตคลองเตย	2.0
5	แยกรามอินทรา กม.8	ทล.	เขตคันนายาว	2.0
	แยกถนนรามอินทรา ตัดกับ ถนนคู้บอน	ทล.	เขตคันนายาว	8.0
6	แยกวัดหนองใหญ่	กทม.	เขตสายไหม	4.0
	แยกหน้าตลาดวงศกร	กทม.	เขตสายไหม	4.0
7	แยกพลาธิการทหารอากาศ	กทม.	เขตดอนเมือง	2.0
	แยก รร.ฤทธิยะวรรณาลัย	กทม.	เขตดอนเมือง	2.0
	แยก คปอ.	กทม.	เขตสายไหม	8.0
8	แยกรัชดา-สุทธิสาร (ประสานกับแยกห้วยขวาง)	กทม.	เขตดินแดง	2.0
9	แยกนราธิวาสฯ – สุรวงศ์ (ประสานแยกนราธิวาส-สาทร)	กทม.	เขตบางรัก	2.0
10	แยกบางบอน 3 – ถนนเลียบคลองภาษีเจริญฝั่งใต้ (ประสานกับแยกเลียบคลองภาษีเจริญฝั่งเหนือ)	กทม.	เขตหนองแขม	2.0
งบประมาณลงทุน (ล้านบาท)				**52.0**

หมายเหตุ: *งบประมาณนั้นเป็นการประมาณเบื้องต้น โดยต้องประเมินงบประมาณในขั้นตอนลงรายละเอียดอีกครั้ง

6.1.3 การจัดตั้งศูนย์ควบคุมการจราจร (Traffic Operation Control) (รวมข้อมูล + บริหาร)

หน่วยงานผู้รับผิดชอบ

- สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กระทรวงคมนาคม

สภาพปัญหา

ปัจจุบันด้วยการพัฒนาทางเทคโนโลยีที่เพิ่มมากขึ้น และแต่ละหน่วยงานด้านการขนส่งและจราจร มีการประยุกต์ใช้เทคโนโลยีในการบริหารข้อมูล และดำเนินการให้บริการ เช่นระบบกล้องวงจรปิด (CCTV) ระบบ GPS และศูนย์ข้อมูลสำหรับแต่ละหน่วยงาน เช่น กรมทางหลวง (ทล.) กรมทางหลวงชนบท (ทช.) กรมการขนส่งทางบก (ขบ.) การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) และกองบังคับการตำรวจจราจร แต่ยังไม่มีการบูรณาการข้อมูลร่วมกันเพื่อบริหารจัดการการจราจรร่วมอย่างเป็นระบบ

แนวทางแก้ไข

ควรมีการดำเนินการ หรือจัดตั้งหน่วยงานที่ดำเนินการรวบรวม บูรณาการข้อมูลด้านการจราจรที่จำเป็นและที่เกี่ยวข้องกับการแก้ไขปัญหาการจราจร หรือนำข้อมูลมาประกอบการวางแผนในการบริหารจัดการระบบจราจรร่วมกันอย่างมีประสิทธิภาพ

6.2 มาตรการบังคับใช้กฎหมายบนช่วงถนนและทางแยก

6.2.1 มาตรการให้เอกชนดำเนินการเคลื่อนย้ายรถที่จอดกีดขวางบนผิวจราจร

หน่วยงานผู้รับผิดชอบ

- สำนักงานตำรวจแห่งชาติ (สตช.)
- สำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร

สภาพปัญหา

พื้นที่ในการจอดรถยนต์ส่วนบุคคลมีไม่เพียงพอต่อความต้องการของประชาชนในพื้นที่นั้น ๆ ทำให้เกิดการจอดรถในบริเวณที่ว่างสาธารณะและบนผิวจราจรตามแนวริมถนน ส่งผลให้พื้นที่ผิวจราจรและความสามารถในการรองรับปริมาณจราจรลดลง อีกทั้งการจอดรถข้างทางยังส่งผลให้เกิดการชะลอของกระแสจราจรอีกด้วย โดยที่ผ่านมาได้มีการแก้ไขโดยการทำเครื่องหมายห้ามจอดและเจ้าหน้าที่ตำรวจทำการติดตั้งเครื่องบังคับล้อ ซึ่งไม่สามารถแก้ไขปัญหาได้ อีกทั้งยังเสียพื้นที่ผิวจราจรเท่าเดิมเนื่องจากไม่มีการเคลื่อนย้ายรถที่กีดขวางออกจากพื้นที่ได้

แนวทางการแก้ไข

ดำเนินการกวดขันวินัยจราจรในพื้นที่ห้ามจอดรวมถึงการพิจารณาให้เอกชนดำเนินการ โดยใช้มาตรการยกรถที่กีดขวางบนผิวจราจรออกไป และรัฐดำเนินการจัดเก็บค่าปรับ ซึ่งปัจจุบันได้ดำเนินการแก้ไขกฎหมายมาตรา 59 เพื่อสนับสนุนกรณีดังกล่าวแล้วเสร็จ เพื่อช่วยบรรเทาปัญหาการขาดแคลนอัตรากำลังและอุปกรณ์ในการเคลื่อนย้ายรถที่กีดขวางการจราจร

6.2.2 มาตรการบริหารจัดการด้านจราจรของทางแยก (Box Junction)

หน่วยงานผู้รับผิดชอบ

- กองบัญชาการตำรวจนครบาล (บช.น.)
- สำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร

สภาพปัญหา

เนื่องจากสภาพปัญหาการจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ที่ทางแยกนั้นในช่วงเวลาเร่งด่วนมีรถมุ่งเข้าสู่ทางแยกเป็นจำนวนมาก และเกินความสามารถในการรองรับปริมาณจราจรที่ทางแยกรวมทั้งการไม่ปฏิบัติตามกฎจราจรและขาดวินัยในการใช้รถใช้ถนน ส่งผลให้เกิดท้ายแถวสะสมที่บริเวณกลางทางแยก และเกิดการขัดกันของกระแสจราจร ทำให้รถในทิศทางที่ได้รับสัญญาณไฟเขียวไม่สามารถผ่านทางแยกไปได้ ก่อให้เกิดความล่าช้าสะสมและอาจเกิดการจราจรติดขัดเป็นวงกว้างได้

แนวทางแก้ไข

ดำเนินการทาสี ตีเส้นจราจรระบุ เขตห้ามหยุด บริเวณทางร่วมทางแยก รวมทั้งกวดขันวินัยจราจรบริเวณพื้นที่กลางซึ่งเป็นพื้นที่ห้ามหยุด โดยใช้กฎหมายควบคุมซึ่งในปัจจุบัน พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 55(6) สามารถดำเนินการได้ทันที

6.2.3 มาตรการจัดระเบียบป้ายหยุดรถโดยสารประจำทาง

หน่วยงานผู้รับผิดชอบ

- กรมการขนส่งทางบก (ขบ.)
- กองบัญชาการตำรวจนครบาล (บช.น.)
- สำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร

สภาพปัญหา

ในพื้นที่ที่มีจำนวนเส้นทางรถโดยสารประจำทางจำนวนมาก ป้ายหยุดรถโดยสารที่มีระยะห่างจากทางแยกน้อย และมีแถวคอยของรถโดยสารประจำทางมาก ส่งผลกระทบกับความจุของทางแยก ช่วงถนน และป้ายหยุดรถโดยสารประจำทางที่จะเลี้ยวขวาที่ทางแยก ซึ่งพนักงานขับรถโดยสารประจำทางบางส่วนเดินรถตัดกระแสการจราจรจากช่องเดินรถด้านขวาสุดมาซ้ายสุด จึงส่งผลให้ตัดกระแสจราจรยานพาหนะอื่นและเกิดการขัดขวางจราจรขึ้น นอกจากนี้ยังมียานพาหนะและรถแท็กซี่มาจอดรับ-ส่งผู้โดยสารร่วมที่บริเวณป้ายหยุดรถโดยสารประจำทาง ส่งผลให้รถโดยสารประจำทางไม่สามารถเข้าเทียบที่ป้ายได้ ทำให้พื้นที่ผิวจราจรลดลง และส่งผลให้เกิดการชะลอของกระแสจราจรอีกด้วย และในบางพื้นที่รถโดยสาร รถสองแถว และรถตู้โดยสาร จอดเพื่อรอรับผู้โดยสารบริเวณป้ายหยุดรถโดยสารประจำทางเป็นเวลานาน ส่งผลให้เกิดการจราจรติดขัด

แนวทางแก้ไข

ดำเนินการจัดระเบียบบริเวณป้ายหยุดรถโดยสารให้มีระยะที่เหมาะสม และกวดขันวินัยจราจรของรถโดยสารประจำทางและยานพาหนะประเภทอื่นไม่ให้จอดบริเวณป้ายหยุดรถโดยสาร หรือจัดระเบียบจุดจอดให้รถแท็กซี่ โดยไม่ส่งผลกระทบต่อการจอดเทียบรับ-ส่งผู้โดยสารของรถโดยสารประจำทาง นอกจากนี้สามารถทาสีช่องจราจร แสดงพื้นที่หยุดรถโดยสารประจำทาง ให้ชัดเจนบนผิวถนน และการติดตั้งรั้วหรือขอบเขตบริเวณช่วงก่อนถึงป้ายหยุดรถโดยสาร เพื่อลดอัตราการจอดรถกีดขวางรถโดยสารประจำทางที่เข้าสู่ป้าย เพื่อรับส่งผู้โดยสารของรถสาธารณะประเภทต่างๆ โดยจากงานส่วนที่ 1 ของโครงการเสนอให้มีการดำเนินการจัดระเบียบป้ายหยุดรถโดยสารในระยะสั้น จำนวน 18 จุด เพื่อเป็นแนวทางในการศึกษาและปรับปรุงในจุดอื่นในระยะถัดไปดังนี้

ตารางที่ 6-3 ป้ายหยุดรถโดยสารประจำทางจำนวน 18 จุด ของกรุงเทพมหานคร ในระยะสั้น ปี 2567-2570

ลำดับ	ตำแหน่ง	ลำดับ	ตำแหน่ง
1	หน้าโรงพยาบาลศิริราช ถ.อรุณอัมรินทร์	10	หน้าตลาดการเคหะ ถนนพระรามที่ 2
2	ปากซอยแจ้งวัฒนะ 1011 ถนนแจ้งวัฒนะขาเข้า	11	บริเวณใกล้แยกบางบอน 5
3	ปากซอยแจ้งวัฒนะ 5 ถนนแจ้งวัฒนะขาออก	12	หน้าวิลล่ามาร์เก็ต สถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส อารีย์
4	บริเวณสถานีรถไฟฟ้าอ่อนนุช	13	หน้า ธ.ออมสิน ถนนสีหบุรานุกิจ
5	หน้าตลาดพระโขนง ถนนสุขุมวิท	14	บริเวณใกล้แยกพัฒนาการ ถ.ศรีนครินทร์ ขาเข้า
6	ตรงข้ามวัดชำนิหัตถการ ถนนพระรามที่ 1	15	หน้าสยาม ถนนพระรามที่ 1 ขาเข้า
7	ปากซอยจรัญสนิทวงศ์ 11	16	ตรงข้ามห้างสรรพสินค้าพาต้าปิ่นเกล้า
8	ปากทางเข้าวัดใหญ่ศรีสุพรรณ	17	ปากซอยเพชรเกษม 53
9	ปากซอยอินทรพิทักษ์ 7	18	หน้าตลาดบางแค

หมายเหตุ: *บางจุดได้มีการดำเนินการแก้ไขปัญหาการจราจร แต่ปัจจุบันยังคงมีปัญหาการจราจรอยู่

6.3 มาตรการบริหารจัดการพื้นที่ระหว่างการก่อสร้างสาธารณูปโภค

6.3.1 การจัดให้มีการบูรณาการแผนการดำเนินงานระหว่างหน่วยงาน

<u>หน่วยงานผู้รับผิดชอบ</u>

- หน่วยงานเจ้าของโครงการ เช่น กฟน. กปน. รฟม. รฟท. กทพ. เป็นต้น
- หน่วยงานเจ้าของพื้นที่
- ผู้รับจ้าง (ผู้รับเหมา)
- ผู้ควบคุมงาน (ที่ปรึกษาควบคุมงาน)
- กองบัญชาการตำรวจนครบาล (บช.น.)

<u>สภาพปัญหา</u>

การดำเนินการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานสาธารณูปโภคของรัฐ นั้นต้องมีการใช้พื้นที่ผิวจราจรบนถนนเส้นนั้น ๆ ซึ่งส่งผลต่อความสามารถในการรองรับปริมาณจราจร ความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุที่เกิดจากการก่อสร้างต่อผู้ใช้ทาง ส่งผลให้การจราจรบริเวณนั้น ๆ ชะลอหรือติดขัดมากกว่าปกติที่ควรจะเป็น

แนวทางแก้ไข

ควรมีการดำเนินการ หารือ ประสานงาน และวางแผนร่วมกันของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ก่อสร้างและจัดการจราจรระหว่างการก่อสร้างให้สอดคล้องกับแผนงานและขั้นตอนการดำเนินการก่อสร้างตลอดแนวพื้นที่ให้มีความสะดวก ปลอดภัย ในการสัญจร โดยดำเนินการ หารือ/วางแผนการจัดการจราจรล่วงหน้า และมีการประชาสัมพันธ์ให้ผู้ใช้ทางรับทราบรูปแบบการจราจรที่จะดำเนินการ

6.3.2 การจัดการพื้นที่ผิวจราจรจากการก่อสร้าง พร้อมแนวทางการแก้ปัญหาอื่น

หน่วยงานผู้รับผิดชอบ

- หน่วยงานเจ้าของโครงการ เช่น กฟน. กปน. รฟม. รฟท. กทพ. เป็นต้น
- หน่วยงานเจ้าของพื้นที่
- ผู้รับจ้าง (ผู้รับเหมา)
- ผู้ควบคุมงาน (ที่ปรึกษาควบคุมงาน)
- กองบัญชาการตำรวจนครบาล (บช.น.)

สภาพปัญหา

โครงการก่อสร้างระบบขนส่งมวลชนและระบบสาธารณูปโภคเพื่อรองรับการเติบโตของเมือง ซึ่งระหว่างการก่อสร้างมักจะต้องมีการใช้พื้นที่ผิวจราจรเป็นระยะทางยาวโดยจะมีการปิดพื้นที่เป็นช่วง ๆ ทำให้พื้นที่ถนนที่ใช้ในการจราจรลดลงและไม่มีเพียงพอต่อปริมาณการจราจรในปัจจุบัน โดยปัจจุบันยังขาดการประสานงานร่วมกันระหว่างหน่วยงานที่รับผิดชอบโครงการ ผู้ดำเนินการก่อสร้าง และหน่วยงานเจ้าของพื้นที่ ทำให้การจัดการจราจรนั้นส่งผลกระทบให้เกิดการจราจรติดขัด

แนวทางแก้ไข

การลดพื้นที่ก่อสร้างหรือใช้พื้นที่เพื่อก่อสร้างเป็นช่วงเวลาเท่าที่มีความจำเป็น กั้นแบริเออร์ หรือเครื่องกั้นห่างจากเส้นทางแบ่งช่องจราจรเดิมให้มีระยะที่เหมาะสม และติดป้ายเตือนพื้นที่เขตก่อสร้างก่อนถึงบริเวณที่มีการปิดช่องจราจรเพื่อให้ผู้ใช้ทางได้มีการเตรียมพร้อมในการเปลี่ยนช่องจราจร ทั้งนี้รวมไปถึงการห้ามจอดตลอดแนวเส้นทางที่มีการก่อสร้างและห้ามรถบรรทุกขนวัสดุในช่วงเวลากลางวันหรือช่วงเวลาเร่งด่วน

6.4 สรุปแนวทางการพัฒนาที่ 2 มาตรการด้านการแก้ไขปัญหาจราจรด้านบริหารจัดการ (Soft Side)

ตารางที่ 6-4 สรุปแนวทางการ/มาตรการแก้ไขปัญหาการจราจรด้านบริหารจัดการ (Soft Side)

ลำดับ	โครงการ	หน่วยงาน	ระยะแผน
มาตรการด้านการแก้ไขปัญหาการจราจรด้านบริหารจัดการ (Soft Side)			
1	**มาตรการบริหารจัดการระบบควบคุมสัญญาณไฟจราจรที่ทางแยก**		
1.1	การบริหารจัดการระบบควบคุมไฟจราจรที่แยกเดี่ยว	บช.น. / กทม.	แผนระยะสั้น 2567-2570
1.2	การบริหารจัดการระบบควบคุมไฟจราจรที่แยกแบบประสาน (Area Traffic Control: ATC)	บช.น./ สจส./ ทล./ ทช.	แผนระยะสั้น - กลาง 2567-2575
1.3	การจัดตั้งศูนย์ควบคุมการจราจร (Traffic Operation Control) (รวมข้อมูล + บริหาร)	สนข.	แผนระยะยาว 2576-2580
2	**มาตรการบังคับใช้กฎหมายบนช่วงถนนและทางแยก ทั่วกรุงเทพมหานคร**		
2.1	มาตรการให้เอกชนดำเนินการเคลื่อนย้ายรถที่จอดกีดขวางบนผิวจราจร	สตช./ สจส.	แผนระยะสั้น 2567-2570
2.2	มาตรการบริหารจัดการด้านจราจรของทางแยก (Box Junction)	บช.น./สจส.	แผนระยะสั้น 2567-2570
2.3	มาตรการจัดระเบียบป้ายหยุดรถโดยสารประจำทาง	ขบ./บช.น./สจส.	แผนระยะสั้น 2567-2570
3	**มาตรการบริหารจัดการพื้นที่ระหว่างการก่อสร้างสาธารณูปโภค**		
3.1	การจัดให้มีการบูรณาการแผนการดำเนินงานระหว่างหน่วยงาน รถไฟฟ้าสายสีม่วง (บางซื่อ-ราษฎร์บูรณะ)	หน่วยงานเจ้าของโครงการ/ หน่วยงาน	แผนระยะสั้น 2567-2570
3.2	การจัดการพื้นที่ผิวจราจรจากการก่อสร้าง พร้อมแนวทางการแก้ปัญหาอื่น รถไฟฟ้าสายสีม่วง (บางซื่อ-ราษฎร์บูรณะ)	เจ้าของพื้นที่/ ผู้รับจ้าง/ ผู้ควบคุมงาน/ บช.น.	แผนระยะกลาง 2571-2575

ส่วนที่ 7 แนวทางการพัฒนาที่ 3: การส่งเสริมการใช้ระบบขนส่งสาธารณะเพื่อลดปริมาณรถบนถนน

7.1 การดำเนินการตามแผนโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

มาตรการส่งเสริมการใช้ระบบขนส่งสาธารณะด้วยโครงข่ายระบบขนส่งทางราง (รถไฟฟ้า) ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลนั้น กรมการขนส่งทางรางได้ดำเนินการศึกษาแผนการพัฒนาโครงข่ายขนส่งมวลชนระบบรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ระยะที่ 2 (M-MAP2) ซึ่งได้จัดลำดับความสำคัญโครงการเป็น 3 กลุ่ม ได้แก่ A1 เส้นทางที่มีความจำเป็น/มีความพร้อม A2 เส้นทางที่มีความจำเป็น/แต่ต้องเตรียมความพร้อมก่อน และ B เส้นทางที่มีศักยภาพ โดย พ.ศ. 2565 พื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑลมีโครงข่ายรถไฟฟ้าที่เปิดให้บริการประมาณ 208 กิโลเมตร และในอนาคตเมื่อทุกโครงการเปิดให้บริการจะมีโครงข่ายประมาณ 620 กิโลเมตร เพื่อรองรับความต้องการเดินทางที่เพิ่มสูงขึ้นทั้งในปัจจุบันและอนาคต ในการเดินทางเชื่อมต่อจากพื้นที่ชานเมือง เข้าสู่พื้นที่ชั้นในได้อย่างสะดวก ปลอดภัย ครอบคลุมทุกพื้นที่

ตารางที่ 7-1 แผนพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (ขร.)

ลำดับ	โครงการรถไฟฟ้า	ระยะทาง (กม.)	งบประมาณ (ล้านบาท)	แผนเริ่มการก่อสร้าง
1	สายสีแดง ตลิ่งชัน – ศาลายา	13.8	26,504	ระยะสั้น (2567-2570) รวมงบประมาณ 93,714 ล้านบาท
2	สายสีแดง ตลิ่งชัน – ศิรราช	5.7	9,053	
3	สายสีแดง รังสิต – ธรรมศาสตร์	10	10,869	
4	สายสีน้ำตาล แคราย - บึงกุ่ม –บางกะปิ	22.1	47,288	
5	สายสีแดง บางซื่อ–หัวลำโพง พญาไท – หัวหมาก	25.9	93,551	ระยะกลาง (2571-2575) รวมงบประมาณ 246,854 ล้านบาท
6	สายสีแดง วงเวียนใหญ่ – บางบอน	12.2	61,715	
7	สายสีเขียว สนามกีฬา - ยศเส	1	2,931	
8	สายสีเขียว บางหว้า – ตลิ่งชัน	6	16,698	
9	สายสีเทา ช่วงวัชรพล - ทองหล่อ	16.3	29,903	
10	สายสีเงิน บางนา – ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	19.7	42,056	
11	สายสีเทา ช่วง วัชรพล - ลำลูกกา	6.1	9,794	ระยะยาว (2576-2580) รวมงบประมาณ 373,091 ล้านบาท
12	สายสีเขียว คูคต - วงแหวนรอบนอก	7.5	16,955	
13	สายสีเทา ช่วง พระโขนง - ท่าพระ	20.5	35,912	
14	สายสีเขียว ตลิ่งชัน – รัตนาธิเบศร์	11.1	26,885	
15	สายสีฟ้า สาทร - ดินแดง	7.4	17,478	
16	สายสีแดง หัวลำโพง – วงเวียนใหญ่	3.5	16,434	
17	สายสีแดง บางบอน – มหาชัย – ปากท่อ	76.4	249,633	
18	สายสีเขียว สมุทรปราการ – บางปู	9.5	20,800	หลังปี 2580
19	สายสีน้ำเงินบางแค – พุทธมณฑลสาย 4	7.9	16,842	

ที่มา: รายงานขั้นสุดท้าย งานศึกษาเพื่อพัฒนาแบบจำลองการคาดการณ์ความต้องการเดินทางด้วยระบบรางและการพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะที่ 2, กรมการขนส่งทางราง (สิงหาคม 2566)

รูปที่ 7-1 โครงข่ายเส้นทางระบบขนส่งมวลชนทางราง (รถไฟฟ้า) ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

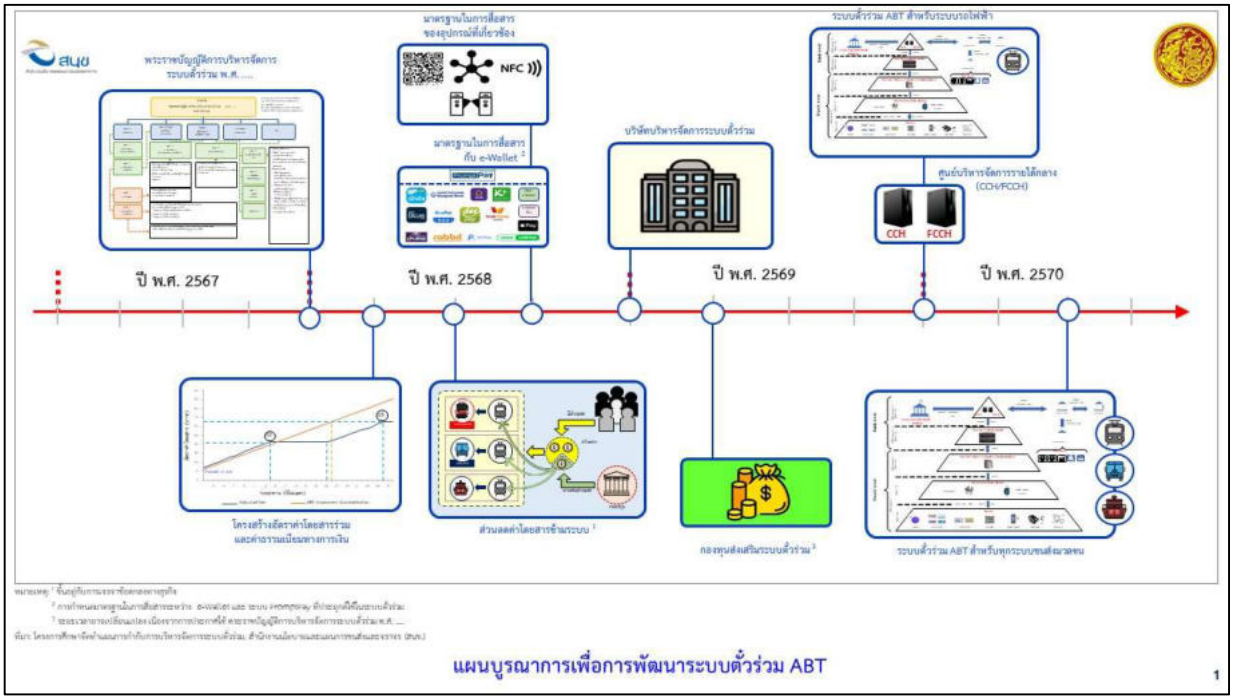
7.2 การจัดการระบบตั๋วร่วม/ระบบโดยสารร่วม (Common Ticket Common Fare)

การจัดทำระบบตั๋วร่วม และระบบโดยสารร่วมเป็นมาตรการเกี่ยวข้องกับนโยบายด้านราคา เป็นการเปลี่ยนจากตัวเงินมาเป็นตั๋วโดยสารสำหรับจ่ายค่าใช้บริการรถขนส่งสาธารณะ โดยมาตรการตั๋วโดยสารที่สำคัญและเป็นที่นิยมใช้งาน มีดังนี้ (Common ticket) ระบบตั๋วร่วม เป็นการใช้บัตรโดยสารเพียงใบเดียวเดินทางในระบบขนส่งโดยสารได้ทุกระบบ (Complimentary ticket) ตั๋วโดยสารฟรี สำหรับผู้เข้าร่วมกิจกรรมที่จัดขึ้นในเส้นทางจะได้สิทธิ์ใช้งานตั๋วฟรี (Commuter ticket) ตั๋วโดยสารสำหรับผู้เดินทางเป็นประจำ โดยส่วนใหญ่จะมีราคาถูกลงจากราคาปกติได้สิทธิพิเศษต่าง ๆ (Non-Commuter Ticket) ตั๋วโดยสารสำหรับผู้ที่เดินทางไม่บ่อยหรือเดินทางมาเที่ยวไม่กี่วันจะเป็นตั๋วโดยสารเดินทางด้วยขนส่งสาธารณะในระยะเวลาไม่กี่วัน ซึ่งจะมีสิทธิพิเศษต่าง ๆ เช่น ไม่เสียค่าธรรมเนียมแรกเข้า ระบบตั๋วโดยสารเหล่านี้เพิ่มความสะดวกสบายในการเชื่อมต่อการเดินทางด้วยรถโดยสารสาธารณะ เป็นการดึงดูดปริมาณผู้ใช้บริการเพิ่มขึ้น โดยสามารถดำเนินการตามผลการศึกษาของสำนักงานนโยบายและการขนส่งและจราจรที่มีการศึกษาระบบจัดการตั๋วร่วม ซึ่งมีแผนบูรณาการเพื่อการพัฒนาระบบตั๋วร่วม ในรูปแบบตั๋วผูกบัญชี หรือ Account Based Ticketing (ABT) มีการดำเนินการดังนี้

ตารางที่ 7-2 แผนบูรณาการเพื่อการพัฒนาระบบตั๋วร่วม ในรูปแบบตั๋วผูกบัญชี Account Based Ticketing

ลำดับ	รายละเอียด	ระยะแผน
1	การนำเสนอร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม พ.ศ.	แผนระยะสั้น พ.ศ. 2567-2570
2	ประกาศใช้โครงสร้างอัตราค่าโดยสารร่วมและค่าธรรมเนียมทางการเงินของระบบตั๋วร่วม	แผนระยะสั้น พ.ศ. 2567-2570
3	ประกาศใช้ส่วนลดค่าโดยสารข้ามระบบ	แผนระยะสั้น พ.ศ. 2567-2570
4	ประกาศใช้มาตรฐานในการสื่อสารของอุปกรณ์ที่เกี่ยวข้องและมาตรฐานในการสื่อสารกับ e-Wallet	แผนระยะสั้น พ.ศ. 2567-2570
5	จัดตั้งบริษัทบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม	แผนระยะสั้น พ.ศ. 2567-2570
6	จัดตั้งกองทุนส่งเสริมระบบตั๋วร่วม	แผนระยะสั้น พ.ศ. 2567-2570

ทั้งนี้ การบูรณาการเพื่อดำเนินการพัฒนาระบบตั๋วร่วมจะแล้วเสร็จเป็นรูปธรรมในปี 2570 โดยมีผลลัพธ์ คือ ระบบตั๋วร่วม ABT สำหรับทุกระบบขนส่งมวลชน ซึ่งแบ่งเป็น 2 ระยะ ดังนี้ ระยะที่ 1 เปิดใช้ระบบตั๋วร่วม ABT สำหรับระบบรถไฟฟ้า ภายในไตรมาส 4 ของปี 2569 และระยะที่ 2 เปิดใช้ระบบตั๋วร่วม ABTสำหรับทุกระบบขนส่งมวลชน (รถไฟฟ้า รถโดยสารประจำทาง (ปรับอากาศ) และเรือโดยสาร) ภายในไตรมาสที่ 2 ของปี 2570



รูปที่ 7-2 แผนบูรณาการเพื่อการพัฒนาระบบตั๋วร่วม ในรูปแบบตั๋วผูกบัญชี Account Based Ticketing

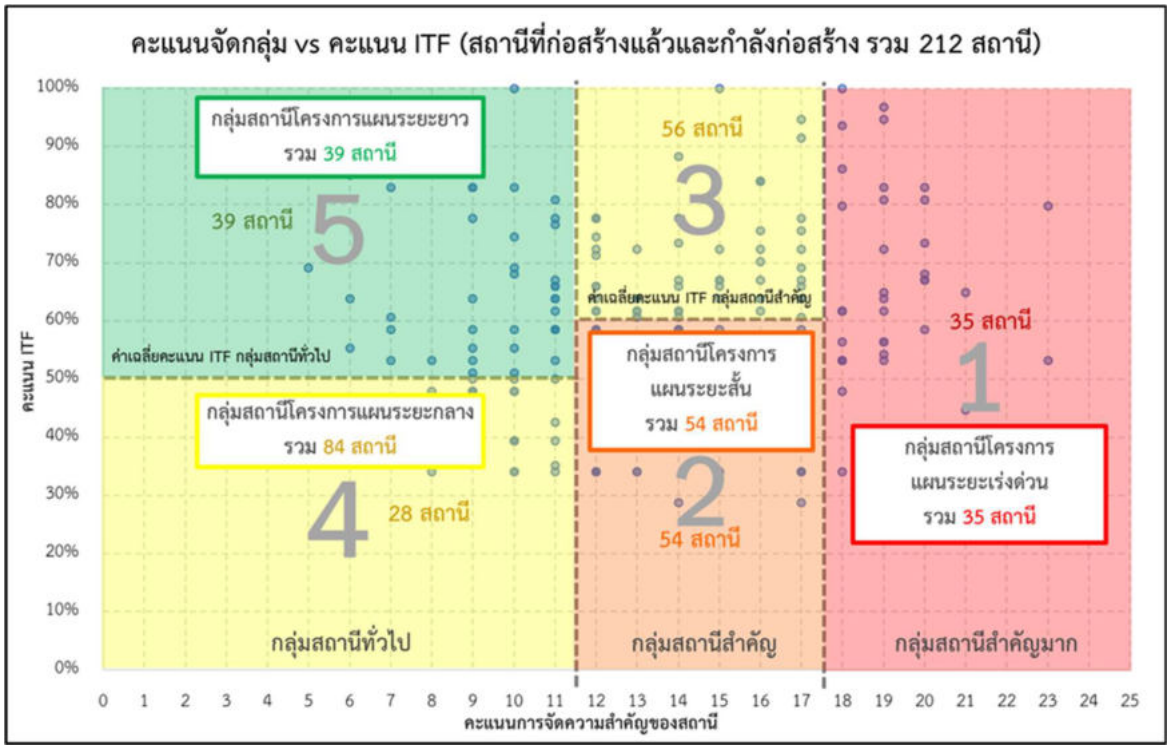
7.3 มาตรการพัฒนาปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกในการเชื่อมต่อการเดินทางและการเพิ่มศักยภาพในการเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าและสนามบิน (Intermodal Transfer Facility: ITF)

สิ่งอำนวยความสะดวกในการเดินทางหลายรูปแบบ (Intermodal Transfer Facility: ITF) เป็นองค์ประกอบที่สำคัญในการเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการของระบบขนส่งมวลชน โดยหลักการออกแบบจะให้ความสำคัญกับการเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางชนิดต่าง ๆ รอบสถานีรถไฟฟ้า ซึ่งแนะนำให้แยกพื้นที่ในแต่ละรูปแบบการเดินทางออกจากกันจะเป็นการเพิ่มศักยภาพในการเข้าถึงสถานีได้ดียิ่งขึ้น โดยป้ายรถโดยสารประจำทางควรอยู่ใกล้ทางเข้า-ออกสถานีรถไฟฟ้ามากที่สุดและควรมีพื้นที่แยกออกพื้นที่การจราจรของรถยนต์ ตำแหน่งจุดจอดรับส่ง-ส่ง (Drop-off/Kiss & Ride) ควรอยู่ห่างออกมา และจุดจอดแล้วจร (Park & Ride) ควรอยู่ในพื้นที่ที่ไกลที่สุดของสถานี นอกจากนั้นทั่วทั้งบริเวณรอบสถานีจะต้องมีการจัดทำทางเท้าที่มีความปลอดภัย สะดวกสบาย มีหลังคาที่สามารถกันแดดและฝนได้ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ได้มีการศึกษาเกี่ยวกับการพัฒนาปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกในการเชื่อมต่อการเดินทางและการเพิ่มศักยภาพในการเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้า และสนามบิน (Intermodal Transfer Facility: ITF) ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล และระบบขนส่งสาธารณะรูปแบบอื่น ภายใต้โครงการ “โครงการศึกษาการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงรูปแบบการเดินทางเพื่อเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าและสนามบินในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล” ในปี พ.ศ. 2566 โดยนำไปจัดกลุ่มสถานีรถไฟฟ้าเพื่อใช้ในการวางแผนการพัฒนาระยะเร่งด่วน ระยะสั้น ระยะกลาง หรือระยะยาว ดังนั้น การมีมาตรการในการปรับปรุงและพัฒนาปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกในการเชื่อมต่อการเดินทางจะช่วยทำให้การเดินทางเป็นไปอย่างไร้รอยต่อ มีความสะดวกสบาย และคำนึงถึงผู้ใช้งานทุกกลุ่ม

ตารางที่ 7-3 ปัจจัยการประเมินการเชื่อมต่อการเดินทางและสิ่งอำนวยความสะดวก

กลุ่ม	ลำดับ	ปัจจัยการประเมิน
[1] กลุ่มการเชื่อมต่อการเดินทาง	1	ที่จอดจักรยานบริเวณสถานี
	2	Drop-off/Kiss & Ride
	3	ร่มเงาของทางเดินถึงจุดเชื่อมต่อ
	4	ที่จอดรถโดยสารประจำทาง และพื้นที่พักคอย
	5	ที่จอดรถแท็กซี่
	6	การเชื่อมต่อกับรูปแบบการเดินทางอื่น ๆ
	7	การเข้าถึงสถานีด้วยยานพาหนะ
[2] กลุ่มการให้ข้อมูลการเดินทาง	8	แผนที่แสดงจุดเชื่อมต่อการเดินทาง
	9	แผนที่แสดงย่านสถานี
	10	ป้ายนำทางไปยังรูปแบบการเดินทางอื่น
	11	ป้ายแสดงจุดจอดรถโดยสารและข้อมูลสายรถโดยสาร
[3] กลุ่มสิ่งอำนวยความสะดวก การเชื่อมต่อเพิ่มเติม	12	การเชื่อมต่อกับอาคารข้างเคียง
	13	ที่จอดรถ Park & Ride
	14	จุดกลับรถโดยสารประจำทาง

ที่มา: โครงการศึกษาการพัฒนาโครงข่ายคมนาคม เชื่อมโยงรูปแบบการเดินทางฯ, สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.), 2565



ที่มา: โครงการศึกษาการพัฒนาโครงข่ายคมนาคม เชื่อมโยงรูปแบบการเดินทางฯ ,สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.), 2565

รูปที่ 7-3 การจัดกลุ่มสถานีรถไฟฟ้าสำหรับการเชื่อมต่อการเดินทางและสิ่งอำนวยความสะดวกบริเวณสถานี

ตารางที่ 7-4 แผนการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกบริเวณสถานีรถไฟฟ้าเชื่อมโยงรูปแบบการเดินทางเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าและสนามบิน โดย สนข.

ลำดับ	แผนงาน/โครงการ	แผนระยะสั้น พ.ศ. 2567-2570	แผนระยะกลาง พ.ศ. 2571-2575	แผนระยะยาว พ.ศ. 2576-2580	งบประมาณรวม (ล้านบาท)	หน่วยงานรับผิดชอบ
1.1: การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกบริเวณสถานีรถไฟฟ้า และสนามบิน เชื่อมโยงการเดินทางเพื่อผู้ใช้ทุกกลุ่ม จำนวน 8 โครงการ งบประมาณ 279.50 ล้านบาท						
1	โครงการปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกบริเวณสถานีในเขตกรุงเทพมหานคร	29.70	28.30	8.70	66.70	กทม.
2	โครงการปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกบริเวณสถานีในเขตจังหวัดสมุทรปราการ	3.20	2.60	0.70	6.50	สมุทรปราการ
3	โครงการปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกบริเวณสถานีในเขตจังหวัดนนทบุรี	4.70	3.20	5.10	13.0	นนทบุรี
4	โครงการปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกบริเวณสถานีในเขตจังหวัดปทุมธานี	-	0.40	-	0.40	ปทุมธานี
5	โครงการปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกบริเวณจุดจอดรถโดยสารประจำทาง	77.60	60.10	26.70	164.40	ขสมก.
6	โครงการปรับปรุงและติดตั้งระบบข้อมูลเชื่อมต่อการเดินทางภายในสถานีรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน และรถไฟฟ้าสายสีม่วง	4.60	5.50	1.80	11.90	รฟม.
7	โครงการปรับปรุงและติดตั้งระบบข้อมูลเชื่อมต่อการเดินทางภายในสถานีรถไฟฟ้าสายสีแดง	0.90	0.90	1.30	3.10	รฟท.
8	โครงการปรับปรุงและติดตั้งระบบข้อมูลเชื่อมต่อการเดินทางภายในสถานีรถไฟฟ้าสายสีเขียว (สุขุมวิท) และรถไฟฟ้าสายสีเขียว (สีลม)	5.50	5.10	2.90	13.50	กทม.
งบประมาณรวม (ล้านบาท)		126.2	106.1	47.2	279.5	
1.2: การส่งเสริมการเดินทางหลายรูปแบบในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล จำนวน 8 โครงการ งบประมาณ 955 ล้านบาท						
1	โครงการศึกษาการเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าด้วยระบบขนส่งมวลชนรอง เชื่อมโยงชุมชนโดยรอบสถานีรถไฟฟ้าในเขตกรุงเทพมหานคร	33.50	-	-	33.50	กทม.
2	โครงการศึกษาการเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าด้วยระบบขนส่งมวลชนรอง เชื่อมโยงชุมชนโดยรอบสถานีรถไฟฟ้าในเขตจังหวัดนนทบุรี	4.00	-	-	4.00	นนทบุรี
3	โครงการศึกษาการเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าด้วยระบบขนส่งมวลชนรอง เชื่อมโยงชุมชนโดยรอบสถานีรถไฟฟ้าในเขตจังหวัดปทุมธานี	2.50	-	-	2.50	ปทุมธานี
4	โครงการศึกษาความเหมาะสมเพื่อให้มีบริการระบบขนส่งมวลชนที่เชื่อมโยงกับระบบรถไฟฟ้าเพื่อการเข้าถึงระบบรถไฟฟ้าจากการขยายตัวของเมืองในอนาคต (เชื่อมโยงถนนผังเมือง)	-	-	40.00	40.00	ขบ.
5	โครงการศึกษาความเหมาะสมเพื่อจัดหาที่ดินและก่อสร้างอาคารจอดแล้วจรบริเวณสถานีรถไฟฟ้า – สถานีวงแหวนรอบนอกตะวันออก	10.00	-	-	10.00	กทม./รฟม.
6	โครงการศึกษาความเหมาะสมเพื่อจัดหาที่ดินและก่อสร้างอาคารจอดแล้วจรบริเวณสถานีรถไฟฟ้า – สถานีรังสิต	10.00	-	-	10.00	รฟท.
7	โครงการพัฒนาศูนย์การเชื่อมต่อการเดินทาง ศูนย์ราชการนนทบุรี	-	850.00	-	850.00	นนทบุรี
8	โครงการปรับปรุงจุดจอดรถโดยสารสาธารณะอาคารผู้โดยสาร สนามบินสุวรรณภูมิ จังหวัดสมุทรปราการ	5.00	-	-	5.00	ทอท.
งบประมาณรวม (ล้านบาท)		**65**	**850**	**40**	**955**	

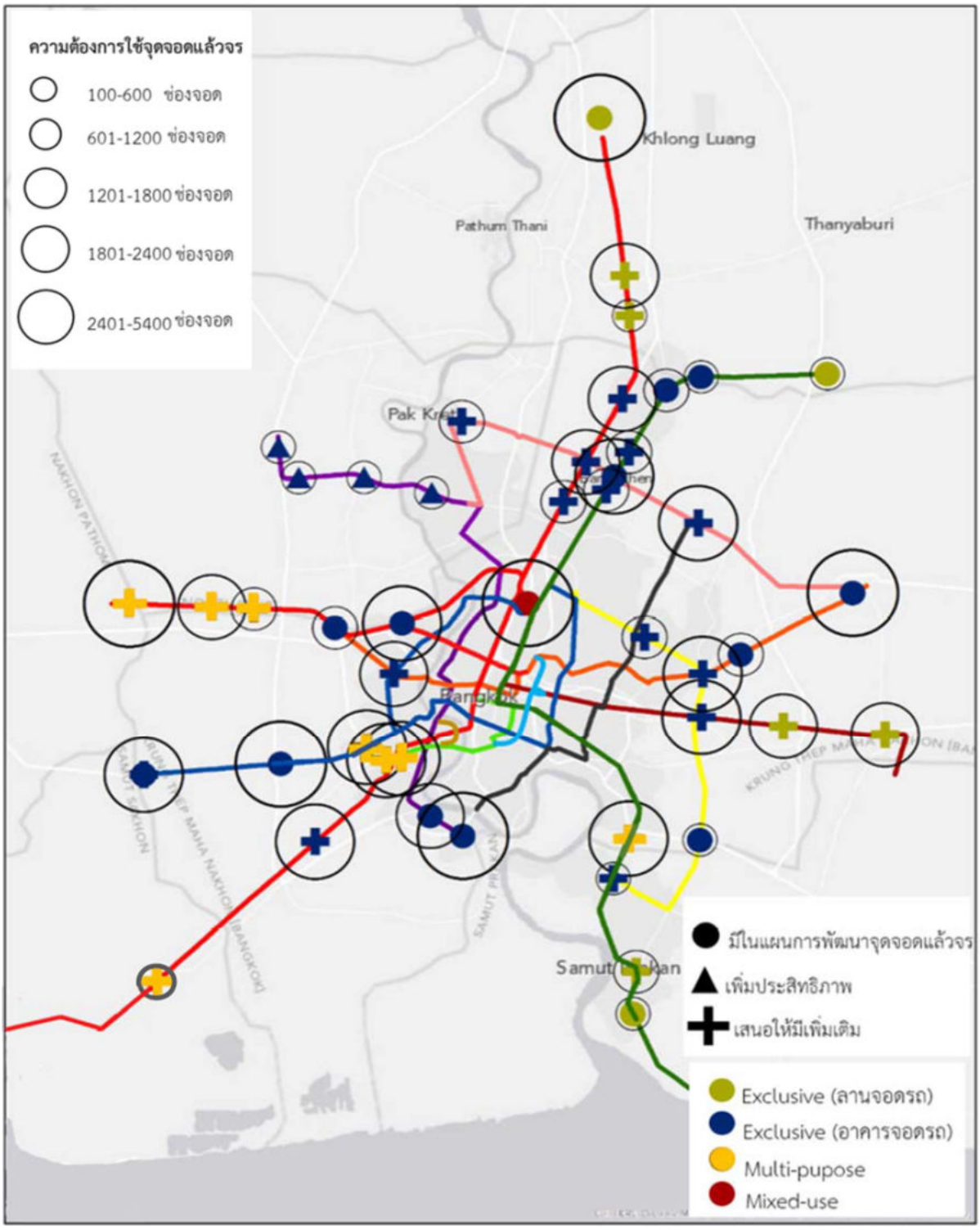
ที่มา: โครงการศึกษาการพัฒนาโครงข่ายคมนาคม เชื่อมโยงรูปแบบการเดินทางฯ, สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.), 2565.

7.4 การจัดพื้นที่จอดแล้วจรตามแนวขนส่งมวลชน (Park & Ride)

โดยเมื่อปี พ.ศ. 2560 ได้มีการจัดทำ “โครงการศึกษาจัดทำระบบจอดแล้วจรในเขตกรุงเทพมหานคร” (กองจัดระบบการจราจรทางบก สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร, 2560) โดยมีวัตถุประสงค์โครงการ คือ เพื่อศึกษาและประเมินอุปสงค์การใช้จุดจอดแล้วจรโดยใช้ข้อมูลคาดการณ์ปริมาณผู้ใช้ระบบรถขนส่งมวลชนราง จากแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (M-MAP) ของ สนข. เป็นพื้นฐาน เพื่อกำหนดที่ตั้งและขนาดความจุที่เหมาะสมในการพัฒนาจุดจอดแล้วจรให้สอดคล้องกับอุปสงค์การใช้งานทั้งประเภทวัตถุประสงค์จอดแล้วจรโดยเฉพาะ (Exclusive Park & Ride) และการใช้งานร่วมกับการจอดรถเพื่อวัตถุประสงค์อื่น (Multi-purpose Parking) และการพัฒนาจุดจอดแล้วจรร่วมกับโครงการพัฒนาที่ดินเพื่อวัตถุประสงค์อื่น (Mixed-use Development) รวมถึงพัฒนาแนวทาง (Guidelines) ในการกำหนดองค์ประกอบของจุดจอดแล้วจรสำหรับแต่ละพื้นที่ และจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาจุดจอดแล้วจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล โดยเรียงตามลำดับดำเนินการจัดทำแผนแม่บทเป็นแผนในระยะต่าง ๆ มีการแสดงพื้นที่จัดทำที่จอดแล้วจรโดยลำดับความสำคัญเร่งด่วนสำหรับแหล่งท่องเที่ยวสำคัญ และโครงการระบบขนส่งมวลชนที่เปิดให้บริการแล้ว

อย่างไรก็ตามเนื่องจากปริมาณการใช้รถยนต์ส่วนตัวที่มีจำนวนมากขึ้นทำให้บางสถานีที่ทำการจัดพื้นที่จอดแล้วจรให้บริการแล้วยังไม่สามารถรับความต้องการได้อย่างเพียงพอ รวมถึงบางสถานีที่ไม่ได้มีแผนที่จะจัดเตรียมพื้นที่สำหรับให้บริการจุดจอดแล้วจรเพื่อความสะดวกของผู้บริการ ดังนั้นจึงจัดทำเป็นแผนแม่บทการพัฒนาจุดจอดแล้วจรในพื้นที่เขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล โดยทำการศึกษาและประเมินอุปสงค์ในการใช้จุดจอดและจรของประชากรเพื่อใช้ในการกำหนดขนาดความจุและที่ตั้งที่เหมาะสมในการพัฒนาจุดจอดแล้วจรให้ครอบคลุมทุกพื้นที่ตามการพัฒนาของระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนที่จะเกิดขึ้นในอนาคต และการจัดลำดับความสำคัญของแต่ละตำแหน่งจัดทำแผนระยะเร่งด่วน ระยะกลาง และระยะยาว รวมถึงการออกมาตรการต่าง ๆ เพื่อส่งเสริมสร้างแรงจูงใจให้ประชาชนใช้จุดจอดและจร และออกนโยบายเพื่อสนับสนุนการลงทุนการพัฒนาที่ดินจากภาคเอกชน

โดยสรุปตามแผนของโครงการศึกษาจัดทำระบบจอดแล้วจรในเขตกรุงเทพมหานคร นั้นมีการกำหนดระยะแผนในการการดำเนินการพร้อมงบประมาณดังนี้ แผนระยะสั้น ปี 2567-2570 จำนวน 19 โครงการ มูลค่า 10,302 ล้านบาท แผนระยะกลางถึงระยะยาว ปี 2571 – 2580 จำนวน 4 โครงการ แบ่งเป็น 1 โครงการ ที่ยังไม่ดำเนินการ มูลค่า 33 ล้านบาท และ 3 โครงการที่อยู่ระหว่างก่อสร้าง



รูปที่ 7-4 แผนแม่บทการพัฒนาจุดจอดแล้วจร ตามปริมาณอุปสงค์ของการใช้จุดจอดแล้วจร

ตารางที่ 7-5 แผนแม่บทการพัฒนาจุดจอดแล้วจร แผนระยะสั้น ปี พ.ศ. 2567-2570

ลำดับ	สายสีรถไฟฟ้า	ชื่อสถานีรถไฟฟ้า	หน่วยงานรับผิดชอบ	อุปสงค์ปี 2574 (ช่องจอด)	ความจุช่องจอด (คัน)	สถานะ*	เงินลงทุนรวม (ล้านบาท)
1	ARL	ลาดกระบัง	รฟท.	850	850	3.เสนอเพิ่มเติม	166
2	ARL	บ้านทับช้าง	รฟท.	770	770	3.เสนอเพิ่มเติม	151
3	ARL แดงอ่อน เหลือง	หัวหมาก หัวหมาก พัฒนาการ	**รฟท. หรือ รฟม.	1,460	1,460	3.เสนอเพิ่มเติม	1,017
4	ชมพู	ปากเกร็ด	รฟม.	260	461	3.เสนอเพิ่มเติม	331
5	ชมพู เทา	วัชรพล	**รฟม. หรือกทม.	1,390	1,390	3.เสนอเพิ่มเติม	1,143
6	เหลือง เทา	ลาดพร้าว71 ฉลองรัช	**รฟม. หรือกทม.	310	461	3.เสนอเพิ่มเติม	392
7	เขียวเข้ม เหลือง	สำโรง	**รฟม. หรือ กทม.	1,850	1,850	3.เสนอเพิ่มเติม	1,452
8	เหลือง ส้ม น้ำตาล	แยกลำสาลี	รฟม.	1,570	1,570	3.เสนอเพิ่มเติม	1,210
9	แดงเข้ม	รังสิต	รฟท.	900	900	3.เสนอเพิ่มเติม	344
10	แดงเข้ม	หลักหก	รฟท.	190	190	3.เสนอเพิ่มเติม	39
11	แดงเข้ม	ดอนเมือง	รฟท.	820	820	3.เสนอเพิ่มเติม	621
12	แดงเข้ม	หลักสี่	รฟท.	800	800	3.เสนอเพิ่มเติม	550
13	แดงเข้ม	ทุ่งสองห้อง	รฟท.	370	461	3.เสนอเพิ่มเติม	357
14	แดงอ่อน	ศาลายา	รฟท.	1,610	1,610	3.เสนอเพิ่มเติม	497
15	แดงอ่อน	ศาลาธรรมสพน์	รฟท.	760	760	3.เสนอเพิ่มเติม	165
16	แดงอ่อน	กาญจนาภิเษก	รฟท.	330	330	3.เสนอเพิ่มเติม	76
17	เขียวเข้ม ชมพู	วัดพระศรีมหาธาตุ	รฟม.	1,730	1,730	3.เสนอเพิ่มเติม	1,094
18	เขียวเข้ม	กรมทหารราบ11	รฟม.	170	461	3.เสนอเพิ่มเติม	329
19	เขียวเข้ม	สายหยุด	รฟม.	510	510	3.เสนอเพิ่มเติม	368
งบประมาณรวม							**10,302**

ตารางที่ 7-6 แผนแม่บทการพัฒนาจุดจอดแล้วจร แผนระยะกลางปี พ.ศ. 2571-2575

ลำดับ	สายสีรถไฟฟ้า	ชื่อสถานีรถไฟฟ้า	หน่วยงานรับผิดชอบ	อุปสงค์ปี 2574 (ช่องจอด)	ความจุช่องจอด (คัน)	สถานะ*	เงินลงทุนรวม (ล้านบาท)
1	ม่วง	บางปะกอก	รฟม.	730	730	4.อยู่ระหว่างก่อสร้าง	-
2	ม่วง	ราษฎร์บูรณะ	รฟม.	1,160	1,160	4.อยู่ระหว่างก่อสร้าง	-
3	ส้ม	คลองบ้านม้า	รฟม.	461	461	4.อยู่ระหว่างก่อสร้าง	-
งบประมาณรวม							**-**

ตารางที่ 7-7 แผนแม่บทการพัฒนาจุดจอดแล้วจร แผนระยะยาว ปี พ.ศ. 2576-2580

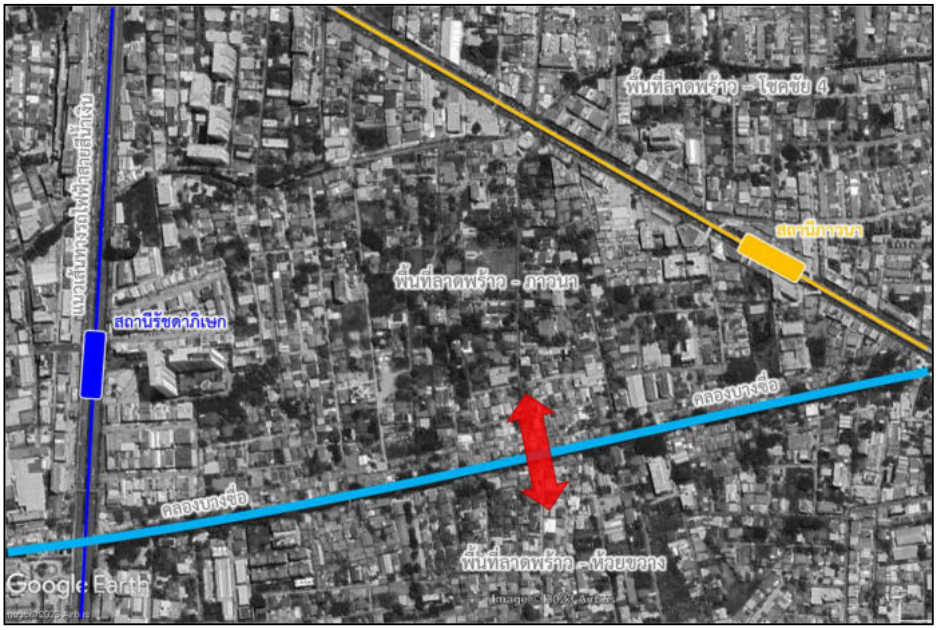
ลำดับ	สายสีรถไฟฟ้า	ชื่อสถานีรถไฟฟ้า	หน่วยงานรับผิดชอบ	อุปสงค์ปี 2574 (ช่องจอด)	ความจุช่องจอด (คัน)	สถานะ*	เงินลงทุนรวม (ล้านบาท)
1	แดงเข้ม	บางบอน	รฟท.	1,140	1,140	3.เสนอเพิ่ม	33
งบประมาณรวม							**33**

หมายเหตุ: *สถานะ 1 หมายถึง จุดจอดแล้วจรที่มีในแผนการพัฒนาจุดจอดแล้วจรของหน่วยงานรับผิดชอบ
สถานะ 2 หมายถึง จุดจอดแล้วจรที่เปิดให้บริการอยู่แล้วแต่ควรต้องปรับปรุงเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพ
สถานะ 3 หมายถึง จุดจอดแล้วจรที่มีการเสนอให้พัฒนาเพิ่มเติม
สถานะ 4 หมายถึง จุดจอดแล้วจรที่อยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้าง
**หน่วยงานรับผิดชอบที่เกี่ยวข้องนั้นต้องดำเนินการหารือร่วมกันในการจัดสรรงบประมาณ

ที่มา: ปรับปรุงจากโครงการศึกษาจัดทำระบบจอดแล้วจรฯ โดย สนข., 2560

7.5 การเพิ่มโครงข่ายถนนเชื่อมต่อเข้าสู่สถานีรถไฟฟ้า (Access Road to MRT Station)

เพื่อเพิ่มศักยภาพในการเชื่อมต่อการเดินทางเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าได้อย่างสะดวกและรวดเร็ว จึงมีความจำเป็นที่จะต้องเพิ่มการเชื่อมต่อพื้นที่ต่าง ๆ เข้าสู่สถานีรถไฟฟ้า โดยการสร้างถนนในแนวเส้นทางที่เกี่ยวข้องอย่างเหมาะสม



ภาพรวมของปัญหา

สืบเนื่องจากการเปิดให้บริการรถไฟฟ้าหลายเส้นทางให้พื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล พบว่ามีพื้นที่หลายจุดที่ขาดความต่อเนื่องของโครงข่ายถนนในการเชื่อมต่อเข้าสู่สถานีรถไฟฟ้า เนื่องจากพาดผ่านสิ่งกีดขวางตามธรรมชาติ เช่น คลองต่าง ๆ รวมถึงในลักษณะของโครงสร้างพื้นฐานต่าง ๆ เป็นสาเหตุที่ทำให้เกิดพื้นที่ปิดล้อมขนาดใหญ่ กระจายอยู่ทั่วพื้นที่ ทำให้ชุมชนในบริเวณใกล้เคียงกับสถานีรถไฟฟ้าต่าง ๆ ไม่สามารถเดินทางเข้าสู่สถานีรถไฟฟ้าได้โดยง่าย เนื่องจากการขาดความเชื่อมต่อของโครงข่ายถนน เช่น พื้นที่ลาดพร้าวซึ่งอยู่ใกล้เคียงสถานีรถไฟฟ้าสายสีเหลืองเป็นอย่างมาก แต่ไม่สามารถเดินทางเข้าสู่สถานีรถไฟฟ้าได้ง่ายเนื่องจากมีโครงข่ายถนนซอยที่เป็นลักษณะซอยตันหรือคลองบางซื่อกั้นขวางอยู่ ปัญหาลักษณะดังกล่าวแสดงให้เห็นถึงการขาดความต่อเนื่องของโครงข่ายถนน ดังนั้นการก่อสร้างถนนหรือสะพานเพื่อเชื่อมต่อโครงข่ายให้ชุมชนสามารถเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าได้โดยง่ายนั้นเป็นสิ่งสำคัญในการสนับสนุนการใช้ระบบขนส่งมวลชนสาธารณะมากขึ้น

ตารางที่ 7-8 โครงการเพิ่มโครงข่ายถนนเชื่อมต่อเข้าสู่สถานีรถไฟฟ้า (Access Road to MRT Station)

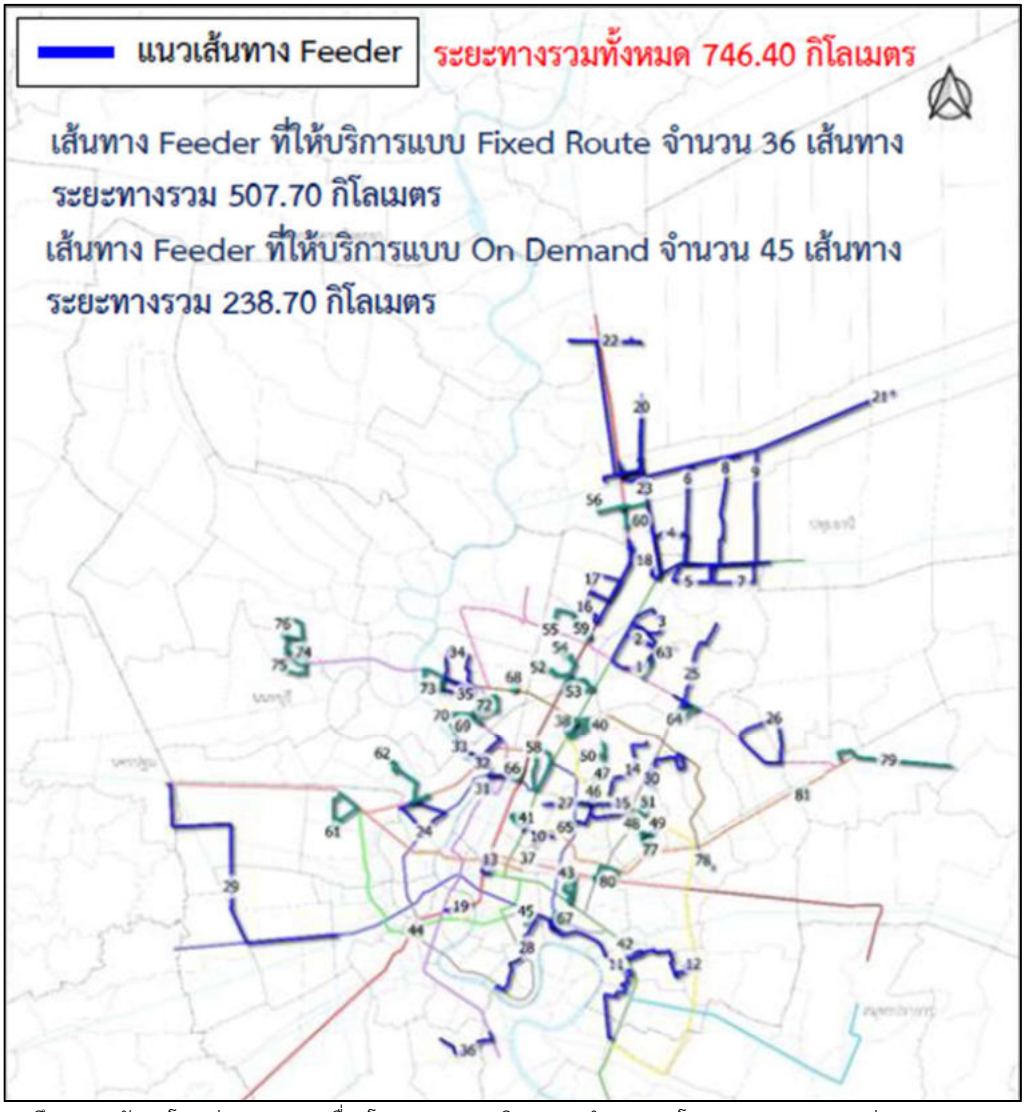
ลำดับ	ชื่อโครงการ	หน่วยงาน ผู้รับผิดชอบ	ระยะแผน
แนวรถไฟฟ้าสายสีเขียวเข้ม จำนวน 5 โครงการ			
1	ถนนต่อเชื่อมถนนลำลูกกา - ซอยพหลโยธิน 56	กทม.	แผนระยะสั้น พ.ศ. 2567-2570
2	ปรับปรุงซอยสายไหม 17 เชื่อมต่อถนนลำลูกกาบริเวณสถานีรถไฟฟ้าคูคต	กทม.	
3	ปรับปรุงซอยสายไหม 31 เชื่อมต่อถนนลำลูกกาบริเวณสถานีรถไฟฟ้าคูคต	กทม.	
4	ถนนต่อเชื่อมถนนเลียบคลองหกวา - ถนนลำลูกกาบริเวณซอยเส	กทม.	
5	ปรับปรุงซอยสายไหม 85 - ถนนลำลูกกา	กทม.	
แนวรถไฟฟ้าสายสีม่วง จำนวน 5 โครงการ			
6	ถนนต่อเชื่อมถนนรัตนาธิเบศร์ - ซอยนนทบุรี 20 (ซอยโรงน้ำแข็ง 6)	นนทบุรี	แผนระยะสั้น พ.ศ. 2567-2570
7	ถนนต่อเชื่อมซอยนนทบุรี12 แยก 5/2 - ถนนรัตนาธิเบศร์	นนทบุรี	
8	ถนนต่อเชื่อมซอยวัดไทรม้า - ถนนรัตนาธิเบศร์	นนทบุรี	
9	ถนนต่อเชื่อมทางหลวงชนบทนนทบุรี 2023 - ซอยโยธาธิการนนทบุรี 2023	นนทบุรี	
10	ถนนต่อเชื่อมถนนโยธาธิการนนทบุรี2025 - ถนนรัตนาธิเบศร์	กทม.	

ลำดับ	ชื่อโครงการ	หน่วยงาน ผู้รับผิดชอบ	ระยะแผน
แนวรถไฟฟ้าสายสีแดงเข้ม จำนวน 2 โครงการ			
11	ถนนต่อเชื่อมทล. 347 – ถนนเลียบคลองประปา (สถานีเชียงราก)	ปทุมธานี	แผนระยะสั้น พ.ศ. 2567-2570
12	ถนนต่อเชื่อม ทล. 347- ถนนเลียบคลองประปา (สถานีคลองหนึ่ง)	รฟท.	
แนวรถไฟฟ้าสายสีแดงอ่อน และสายแอร์พอร์ต เรล ลิงก์ จำนวน 3 โครงการ			
13	ถนนเชื่อมถนนกาญจนาภิเษกฝั่ง (ต.อ.) – ถนนเลียบทางรถไฟ	กทม.	แผนระยะสั้น พ.ศ. 2567-2570
14	ถนนเชื่อมต่อถนนกรุงเทพกรีฑา 20 แยก 11 และขยายเส้นทางเพื่อเชื่อมต่อทางเข้าสถานี ARL บ้านทับช้าง	กทม.	
15	ถนนต่อเชื่อมทางคู่ขนานทางหลวงพิเศษหมายเลข 9 (อ.) - (โครงการต่อเชื่อมถนนเฉลิมพระเกียรติ ร.9 กับถนนกรุงเทพ - ชลบุรี (มอเตอร์เวย์) และถนนกรุงเทพกรีฑา)	กทม.	
แนวรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน จำนวน 2 โครงการ			
16	ถนนต่อเชื่อมซอยหมู่บ้านเพิ่มทรัพย์ - ถนนพุทธมณฑลสาย 1 ซอย 5	กทม.	แผนระยะกลาง พ.ศ. 2571-2575
17	ถนนต่อเชื่อมถนนเพชรเกษม - ถนนเทอดไท	กทม.	
แนวรถไฟฟ้าสายสีชมพู จำนวน 1 โครงการ			
18	ถนนต่อเชื่อมถนนสุขาภิบาล 5 ซอยร่วมมิตรพัฒนา - ถนนคู้บอนซอยคู้บอน 27 แยก 27	กทม.	แผนระยะกลาง พ.ศ. 2571-2575
แนวรถไฟฟ้าสายสีเหลือง จำนวน 2 โครงการ			
19	ถนนต่อเชื่อมถนนศรีนครินทร์ 38 - ซอยสุขุมวิท 101	กทม.	แผนระยะกลาง พ.ศ. 2571-2575
20	ถนนต่อเชื่อมถนนศรีนครินทร์ 43 - อ่อนนุช 66 แยก 19-12-2	กทม.	
แนวรถไฟฟ้าสายสีส้ม จำนวน 3 โครงการ			
21	ถนนต่อเชื่อมสร้างถนนรามคำแหง127/2 – ถนนเสรีไทย ซอยบุญวิเศษ	กทม.	แผนระยะยาว พ.ศ. 2576-2580
22	ถนนต่อเชื่อมถนนเสรีไทย 24 - ถนนรามคำแหง 131	กทม.	
23	ถนนต่อเชื่อมถนนเสรีไทย 58 - รามคำแหง 185	กทม.	

7.6 มาตรการเพื่อสนับสนุนระบบขนส่งมวลชนรอง (Feeder) เข้าสู่สถานีรถไฟฟ้า

7.6.1 ระบบขนส่งมวลชนรอง (Feeder) เข้าสู่สถานีรถไฟฟ้าทางถนน

มาตรการสนับสนุนการใช้ระบบขนส่งสาธารณะด้วยการจัดระบบขนส่งมวลชนรอง (Feeder) โดยสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กระทรวงคมนาคม ได้มีการศึกษาเกี่ยวกับการพัฒนาปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกในการเชื่อมต่อการเดินทางและการเพิ่มศักยภาพในการเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้า และสนามบิน (Intermodal Transfer Facility: ITF) ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล เพื่อนำส่งผู้โดยสารไปยังสถานีรถไฟฟ้าตามแผนแม่บทระบบขนส่งทางราง (M-MAP) ให้มีความสะดวก รวดเร็ว ตอบสนองต่อความต้องการเดินทางของประชาชนในการเดินทางเข้าสู่พื้นที่ชั้นในของกรุงเทพมหานคร จากแหล่งที่พักอาศัย และพื้นที่ชานเมือง โดยมีแผนดำเนินการพัฒนาระบบขนส่งรอง (Feeder) จำนวน 81 เส้นทาง ระยะทางรวม 746.4 กิโลเมตร ประกอบด้วย 2 รูปแบบการให้บริการและแบ่งเป็นระยะแผนการให้บริการตามการพัฒนาของระบบขนส่งทางรางที่เปิดให้บริการในปีนั้นและที่ให้บริการในปัจจุบัน ซึ่งมีรูปแบบการให้บริการตอบสนองต่อความต้องการเดินทางของประชาชนดังนี้



ที่มา: โครงการศึกษาการพัฒนาโครงข่ายคมนาคม เชื่อมโยงรูปแบบการเดินทางฯ ,สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.), 2565

รูปที่ 7-5 เส้นทาง Feeder เพื่อเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าและสนามบินในกรุงเทพและปริมณฑล (81 เส้นทาง)

ตารางที่ 7-9 เส้นทางที่ให้บริการ Feeder ในแผนระยะสั้น ปี พ.ศ. 2567-2570

ชื่อเส้นทาง	สายสี รถไฟฟ้า	ชื่อสถานีรถไฟฟ้า	ระยะทาง (ไป-กลับ) (กม.)	คาดการณ์ ปริมาณ ผู้โดยสาร (คน/วัน)	รูปแบบการ ให้บริการ
1. สถานีวัดพระศรีมหาธาตุ -ถ.เทพรักษ์	เขียวเข้ม	วัดพระศรีมหาธาตุ	7.85	1,281	Fixed Route
2. สถานีสะพานใหม่ - ถ.เทพรักษ์	เขียวเข้ม	สะพานใหม่	5.27	1,057	Fixed Route
3. สถานีสะพานใหม่ - ถ.เพิ่มสิน	เขียวเข้ม	สะพานใหม่	5.83	1,128	Fixed Route
4. สถานีแยกคปอ. - ถ.ลำลูกกา	เขียวเข้ม	แยกคปอ.	10.21	1,331	Fixed Route
5. สถานีคูคต - ถ.สายไหม	เขียวเข้ม	คูคต	7.06	1,075	Fixed Route
6. สถานีคูคต - คลองสาม	เขียวเข้ม	คูคต	16.64	1,202	Fixed Route
10. ตลาดสามเสนใน - ซอยพร้อมพรรณ	เขียวเข้ม	สนามเป้า	8.28	1,077	Fixed Route
11. ตลาดคลองเตย – ตลาดสำโรง	เขียวเข้ม	สำโรง	32.16	2,594	Fixed Route
12. สถานีบางจาก - สถานีสวนหลวง ร.9	เขียวเข้ม	บางจาก	29.42	1,560	Fixed Route

ชื่อเส้นทาง	สายสีรถไฟฟ้า	ชื่อสถานีรถไฟฟ้า	ระยะทาง (ไป-กลับ) (กม.)	คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร (คน/วัน)	รูปแบบการให้บริการ
13. สะพานกษัตริย์ศึก - แยกยมราช	เขียวอ่อน	ยศเส	3.03	1,109	Fixed Route
14. ตลาดโชคชัย 4 - ตลาดจระเข้บัว	เหลือง	โชคชัย 4	11.24	1,018	Fixed Route
15. ตลาดนัดร่ำรวย - แยกซ.20 มิถุนา	เหลือง	ลาดพร้าว 71	10.46	1,659	Fixed Route
16. สถานีการเคหะ - ถ.โกสุมรวมใจ	แดงเข้ม	การเคหะ	6.00	1,045	Fixed Route
17. สถานีดอนเมือง - ถ.ประชาอุทิศ	แดงเข้ม	ดอนเมือง	63.0	1,275	Fixed Route
18. สถานีดอนเมือง - สถานีแยกคปอ.	แดงเข้ม	ดอนเมือง	29.49	879	Fixed Route
20. สถานีรังสิต - ธัญบุรี คลอง 7	แดงเข้ม	รังสิต	42.19	924	Fixed Route
21. สถานีรังสิต - มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ รังสิต	แดงเข้ม	รังสิต	38.91	2,174	Fixed Route
22. สถานีรังสิต – สถานีแยก คปอ. (สีเขียวเข้ม)	แดงเข้ม	รังสิต	20.02	1,066	Fixed Route
23. สถานีรังสิต – ห้างฯ ฟิวเจอร์พาร์ค รังสิต	แดงเข้ม	รังสิต	14.32	1,774	Fixed Route
24. สถานีบางบำหรุ - สถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพ (สายใต้ใหม่)	แดงอ่อน	บางบำหรุ	8.12	1,619	Fixed Route
25. ตลาดออเงิน - ถ.รามอินทรา	ชมพู	วัชรพล	16.55	1,169	Fixed Route
26. รพ.นพรัตน์ราชธานี - ถ.ปัญญาอินทรา - ศูนย์การค้าแฟชั่นไอส์แลนด์	ชมพู	วงแหวนรามอินทรา และนพรัตน์	9.26	1,101	Fixed Route
27. ซอยอินทามะระ 11 - ซอยอาภาศิริ	น้ำเงิน	สุทธิสาร	6.68	1,052	Fixed Route
28. ตลาดคลองเตย - ท่าน้ำสาธุประดิษฐ์	น้ำเงิน	คลองเตย	16.78	1,842	Fixed Route
29. ตลาดบางแค - ถ.พุทธมณฑลสาย 3 - ตลาดศาลายา	น้ำเงิน	บางแค	42.78	2,426	Fixed Route
31. สถานีเตาปูน - รัฐสภา	ม่วง	เตาปูน	4.86	891	Fixed Route
32. สถานีเตาปูน - โรงเรียนโยธินบูรณะ	ม่วง	เตาปูน	4.96	1,002	Fixed Route
33. สถานีวงศ์สว่าง - ถ.พิบูลสงคราม	ม่วง	วงศ์สว่าง	9.83	1,094	Fixed Route
34. สถานีบางกระสอ - ถ.นนทบุรี	ม่วง	บางกระสอ	7.28	1,161	Fixed Route
35. สถานีบางกระสอ - ถ.เรวดี	ม่วง	บางกระสอ	5.57	967	Fixed Route
36. สวนธนบุรีรมย์ - ห้างสรรพสินค้าบิ๊กซี	ม่วง	พระประแดง	10.00	869	Fixed Route
37. แยกมักกะสัน – ซอยรัชฎภัณฑ์	ARL	ราชปรารภ	1.40	285	On Demand
38. สถานีเสนานิคม - ซอยพหลโยธิน 35	เขียวเข้ม	เสนานิคม	3.60	461	On Demand
39. สถานีรัชโยธิน - ถ.เสนานิคม	เขียวเข้ม	รัชโยธิน	4.60	751	On Demand
40. ถ.พหลโยธิน - ซอยเสนานิคม2	เขียวเข้ม	เสนานิคม	3.60	499	On Demand
41. วงกลมกระทรวงการคลัง – ซอยอารีย์สัมพันธ์	เขียวเข้ม	อารีย์	3.70	597	On Demand
42. สุขุมวิท – ซอยศิริพจน์	เขียวเข้ม	อ่อนนุช	1.70	323	On Demand
43. สถานีพร้อมพงษ์ (สีเขียวเข้ม) - สถานีเพชรบุรี (สีน้ำเงิน)	เขียวเข้ม	พร้อมพงษ์	7.40	702	On Demand
44. วัดบางสะแกนอก - วัดบางสะแกใน	เขียวอ่อน	ตลาดพลู	1.30	459	On Demand
45. คลองเตย - ซอยอรรถการประสิทธิ์	เทา	ลุมพินี	2.20	280	On Demand
46. ซอยสบายใจ – ซอยลาดพร้าว 48	เหลือง	ภาวนา	3.90	561	On Demand
47. ซอยภาวนา – วัดใหม่เสนานิคม	เหลือง	ภาวนา	6.30	792	On Demand
48. ซอยลาดพร้าว 86 - ร.ร.บดินทรเดชา	เหลือง	ลาดพร้าว 71	4.90	532	On Demand
49. ซอยลาดพร้าว 112 - ร.ร.บดินทรเดชา	เหลือง	มหาดไทย	4.40	456	On Demand

ชื่อเส้นทาง	สายสีรถไฟฟ้า	ชื่อสถานีรถไฟฟ้า	ระยะทาง (ไป-กลับ) (กม.)	คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร (คน/วัน)	รูปแบบการให้บริการ
50. สถานีจันทรเกษม – แยกลาดพร้าววังหิน 61	เหลือง	จันทรเกษม	3.40	419	On Demand
51. ปากซอยลาดพร้าว 87 - ห้างฯ อิมพีเรียลเวิร์ลลาดพร้าว	เหลือง	ลาดพร้าว 83	3.10	559	On Demand
52. สถานีทุ่งสองห้อง – ม.ธุรกิจ บัณฑิตย์	แดงเข้ม	ทุ่งสองห้อง	7.10	495	On Demand
53. สถานีทุ่งสองห้อง - บางบัว	แดงเข้ม	ทุ่งสองห้อง	5.50	533	On Demand
54. สถานีทุ่งสองห้อง - ศูนย์ราชการแจ้งวัฒนะ	แดงเข้ม	ทุ่งสองห้อง	8.40	543	On Demand
55. สถานีหลักสี่ - ถ.พิงคนคร	แดงเข้ม	หลักสี่	11.20	736	On Demand
56. สถานีหลักหก - ร.ร.สาธิตแห่งมหาวิทยาลัยรังสิต	แดงเข้ม	หลักหก	5.60	233	On Demand
57. สถานีหลักหก - พหลโยธิน 87 (ถ.วิภาวดีรังสิต)	แดงเข้ม	หลักหก	4.50	359	On Demand
58. สถานีจตุจักร - สถานีหมอชิต	แดงเข้ม	จตุจักร	7.00	541	On Demand
59. วัดหลักสี่ - หมู่บ้านชวนชื่น	แดงเข้ม	หลักสี่	5.40	390	On Demand
60. สถานีหลักหก - ตลาดสี่มุมเมือง	แดงเข้ม	หลักหก	6.70	465	On Demand
61. สถานีตลิ่งชัน – สถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพ (ถ.บรมราชชนนี)	แดงอ่อน	ตลิ่งชัน	8.40	432	On Demand
62. สถานีบางบำหรุ – มหาวิทยาลัยราชพฤกษ์	แดงอ่อน	บางบำหรุ	14.50	594	On Demand
63. ถ.รามอินทรา - หมู่บ้านอนันต์สุขสันต์	ชมพู	ลาดปลาเค้า	9.0	550	On Demand
64. ปากซอยรามอินทรา 40 - ถ.นวลจันทร์	ชมพู	รามอินทรา กม.6	4.30	594	On Demand
65. ห้วยขวาง - ซอยนาทอง	น้ำเงิน	ห้วยขวาง	2.90	712	On Demand
66. สถานีบางซื่อ - ถ.ประชาชื่น 4 แยก 1	น้ำเงิน	บางซื่อ	3.00	788	On Demand
67. สถานีศูนย์ฯสิริกิติ์ - ห้างฯบิ๊กซี พระราม 4	น้ำเงิน	ศูนย์ฯ สิริกิติ์	3.10	633	On Demand
69. สถานีแยกติวานนท์ - ถ.พิบูลสงคราม	ม่วง	แยกติวานนท์	6.50	788	On Demand
70. สถานีแยกติวานนท์ - ท่าน้ำนนทบุรี	ม่วง	สถานีแยกติวานนท์	6.00	761	On Demand
71. สถานีกระทรวงสาธารณสุข – กระทรวงสาธารณสุข	ม่วง	กระทรวงสาธารณะสุข	4.70	712	On Demand
72. สถานีกระทรวงสาธารณสุข – วิทยาลัยบรมราชธานี จ.นนทบุรี	ม่วง	กระทรวงสาธารณะสุข	5.30	501	On Demand
73. สถานีพระนั่งเกล้า - ถ.เวฬี	ม่วง	สะพานพระนั่งเกล้า	4.70	703	On Demand
74. สถานีตลาดบางใหญ่ - หมู่บ้านบางใหญ่ซิตี้	ม่วง	ตลาดบางใหญ่	5.60	765	On Demand
75. สถานีตลาดบางใหญ่ - ถ.โยธาธิการนนทบุรี	ม่วง	ตลาดบางใหญ่	5.90	687	On Demand
76. สถานีคลองบางไผ่ - หมู่บ้านบ้านบัวทอง	ม่วง	คลองบางไผ่	5.20	581	On Demand
77. ซอยรามคำแหง 53 - ร.ร.บดินทรเดชา	ส้ม	ม.รามคำแหง	3.60	579	On Demand
78. หมู่บ้านเอื้ออาทรหัวหมาก - หมู่บ้านสวนสน	ส้ม	แยกลำสาลี	3.70	342	On Demand
79. มีนบุรี - หมู่บ้านทองสงวน	ส้ม	แยกร่มเกล้า	16.50	645	On Demand
80. ถ.พระราม 9 ซอย 26 - ถ.เพชรบุรี	ส้ม	วัดพระราม 9	4.50	469	On Demand
81. สถานีมีนพัฒนา - ซ.รามคำแหง 166 แยก 14	ส้ม	มีนพัฒนา	2.00	281	On Demand

ที่มา: โครงการศึกษาการพัฒนาโครงข่ายคมนาคม เชื่อมโยงรูปแบบการเดินทางฯ ,สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.), 2565

ตารางที่ 7-10 เส้นทางที่ให้บริการ Feeder ในแผนระยะกลาง ปี พ.ศ. 2571-2575

ชื่อเส้นทาง	สายสีรถไฟฟ้า	ชื่อสถานีรถไฟฟ้า	ระยะทาง (ไป-กลับ) (กม.)	คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร (คน/วัน)	รูปแบบการให้บริการ
7. สถานีคลองสาม - ถ.สายไหม	เขียวเข้ม	คลองสาม	8.36	985	Fixed Route
8. สถานีคลองสาม - ดรีมเวิลด์	เขียวเข้ม	คลองสาม	18.64	850	Fixed Route
9. สถานีคลองห้า - ถ.รังสิต นครนายก	เขียวเข้ม	คลองห้า	20.00	903	Fixed Route
30. ซอยแจ่มจันทร์ (สีน้ำตาล) - คริสตัล ดีไซน์ เซ็นเตอร์ (สีเทา)	น้ำตาล	คลองลำเจียก	10.01	968	Fixed Route
68. ศูนย์การค้าพันธุ์ทิพย์ งามวงศ์วาน - ชุมชนประชานิเวศน์ 3	น้ำตาล	งามวงศ์วาน 18	2.30	396	On Demand

ที่มา: โครงการศึกษาการพัฒนาโครงข่ายคมนาคม เชื่อมโยงรูปแบบการเดินทางฯ, สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.), 2565

ตารางที่ 7-11 เส้นทางที่ให้บริการ Feeder ในแผนระยะยาว ปี พ.ศ. 2576-2580

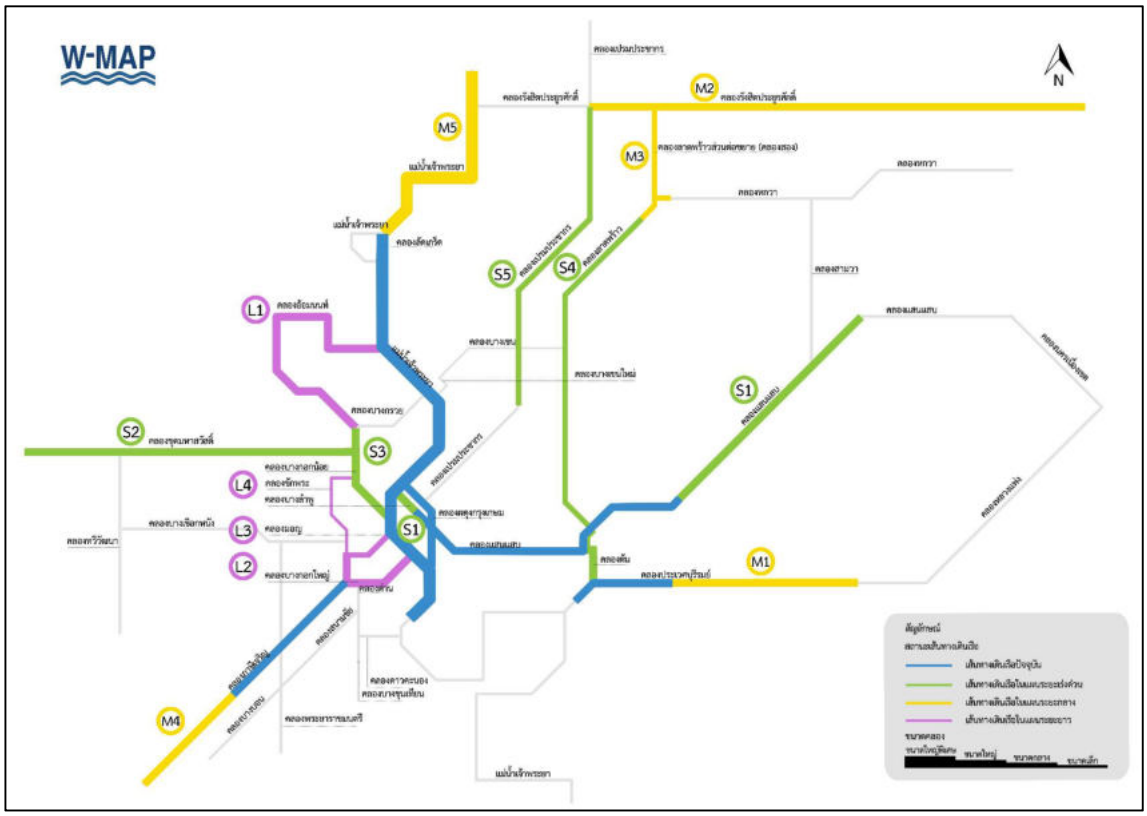
- เส้นทางที่ให้บริการในแผนระยะยาว ปี พ.ศ. 2576-2580 รูปแบบการให้บริการแบบ Fixed Route

ชื่อเส้นทาง	สายสีรถไฟฟ้า	ชื่อสถานีรถไฟฟ้า	ระยะทาง (ไป-กลับ) (กม.)	คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร (คน/วัน)	รูปแบบการให้บริการ
19. วงเวียนใหญ่ - ท่าเรือคลองสาน	แดงเข้ม	วงเวียนใหญ่	3.57	963	Fixed Route

ที่มา: โครงการศึกษาการพัฒนาโครงข่ายคมนาคม เชื่อมโยงรูปแบบการเดินทางฯ, สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.), 2565

7.6.2 มาตรการเพื่อสนับสนุนระบบขนส่งมวลชนรอง (Feeder) เข้าสู่สถานีรถไฟฟ้าทางน้ำ

การจัดทำแผนพัฒนาการเดินทางทางน้ำในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล และการเชื่อมต่อการเดินทางรูปแบบอื่น กรุงเทพมหานคร (W-MAP) ซึ่งสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร ได้ดำเนินการศึกษาแล้วเสร็จเมื่อเดือนธันวาคม 2564 พบว่า มีแผนงาน และโครงการเพิ่มเติมจากแผนแม่บทเดิมฯ ที่ส่งเสริมการใช้ระบบขนส่งสาธารณะโดยการเพิ่มโครงข่ายเส้นทางการเดินเรือ จำนวน 14 โครงการ โดยแบ่งระยะแผนในการดำเนินการดังรายละเอียดต่อไปนี้



รูปที่ 7-6 โครงข่ายเส้นทางการเดินทางทางน้ำแผนพัฒนาการเดินทางทางน้ำในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลในภาพรวม

ตารางที่ 7-12 แผนพัฒนาการเดินทางทางน้ำฯ ในระยะสั้น ปี พ.ศ. 2567-2570

ลำดับ	ชื่อโครงการ	หน่วยงานผู้รับผิดชอบ
S1	เส้นทางเดินเรือในคลองแสนแสบส่วนต่อขยาย ช่วงวัดศรีบุญเรืองถึงถนนสุวินทวงศ์ (ระยะทาง 12 กิโลเมตร) และเส้นทางเดินเรือในคลองบางลำพู ช่วงสะพานผ่านฟ้าลีลาศถึงป้อมพระสุเมรุ (ระยะทาง 1.5 กิโลเมตร)	กทม.
S2	เส้นทางเดินเรือในคลองขุดมหาสวัสดิ์ ช่วงประตูน้ำมหาสวัสดิ์ถึงวัดชัยพฤกษมาลา (ระยะทาง 28 กิโลเมตร)	ชป.
S3	เส้นทางเดินเรือในคลองบางกอกน้อย ช่วงวัดชะลอถึงศิริราช (ระยะทาง 7.1 กิโลเมตร)	กทม.
S4	เส้นทางเดินเรือในคลองลาดพร้าว ช่วงสายไหมถึงพระโขนง (ระยะทาง 25.7 กิโลเมตร)	กทม.
S5	เส้นทางเดินเรือในคลองเปรมประชากร ช่วงวัดรังสิตถึงบางซื่อ (ระยะทาง 20.5 กิโลเมตร)	กทม.

ที่มา: โครงการศึกษาจัดทำแผนพัฒนาการเดินทางทางน้ำในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล และการเชื่อมต่อการเดินทางรูปแบบอื่น กรุงเทพมหานคร, สนข. 2564

ตารางที่ 7-13 แผนพัฒนาการเดินทางทางน้ำฯ ในระยะกลาง ปี พ.ศ. 2571-2575

ลำดับ	ชื่อโครงการ	หน่วยงานผู้รับผิดชอบ
M1	เส้นทางเดินเรือในคลองประเวศบุรีรมย์ส่วนต่อขยาย ช่วงตลาดเอี่ยมสมบัติถึงวัดสังฆราชา (ระยะทาง 21.4 กิโลเมตร)	กทม.
M2	เส้นทางเดินเรือในคลองรังสิตประยูรศักดิ์ ช่วงตลาดรังสิตถึงโลตัสคลอง 7 (ระยะทาง 18 กิโลเมตร)	ชป.
M3	เส้นทางเดินเรือในคลองลาดพร้าวส่วนต่อขยาย (คลองสอง) ช่วงถนนสายไหม คูคต ถึงประตูน้ำคลองสอง (ระยะทาง 8.5 กิโลเมตร)	ปทุมธานี
M4	เส้นทางเดินเรือในคลองภาษีเจริญส่วนต่อขยาย ช่วงถนนเพชรเกษม 69 ถึงประตูน้ำกระทุ่มแบน (ระยะทาง 16.5 กิโลเมตร)	กทม./ สมุทรสาคร
M5	เส้นทางเดินเรือในแม่น้ำเจ้าพระยาส่วนต่อขยาย ช่วงปากเกร็ดถึงที่ว่าการอำเภอเมืองจังหวัดปทุมธานี (ระยะทาง 15 กิโลเมตร)	จท.

ที่มา: โครงการศึกษาจัดทำแผนพัฒนาการเดินทางทางน้ำในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล และการเชื่อมต่อการเดินทางรูปแบบอื่น กรุงเทพมหานคร, สนข. 2564

ตารางที่ 7-14 แผนพัฒนาการเดินทางทางน้ำฯ ในระยะยาว ปี พ.ศ. 2575-2580

ลำดับ	ชื่อโครงการ	หน่วยงานผู้รับผิดชอบ
L1	เส้นทางเดินเรือในคลองอ้อมนนท์ ช่วงวัดโตนดถึงแยกคลองบางกรวย (ระยะทาง 18.3 กิโลเมตร)	จท.
L2	เส้นทางเดินเรือในคลองบางกอกใหญ่ ช่วงแยกคลองบางขุนศรีถึงวัดกัลยาณมิตร (ระยะทาง 6.2 กิโลเมตร)	กทม.
L3	เส้นทางเดินเรือในคลองมอญ ช่วงถนนอรุณอัมรินทร์ถึงแยกคลองบางขุนศรี (ระยะทาง 3 กิโลเมตร)	กทม.
L4	เส้นทางเดินเรือในคลองชักพระ ช่วงถนนบางขุนนนท์ถึงถนนจรัญสนิทวงศ์ 25 (ระยะทาง 5.2 กิโลเมตร)	กทม.

ที่มา: โครงการศึกษาจัดทำแผนพัฒนาการเดินทางทางน้ำในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล และการเชื่อมต่อการเดินทางรูปแบบอื่น กรุงเทพมหานคร ,สนข. 2564

การส่งเสริมการเดินทางทางน้ำมีความจำเป็นต้องมีการปรับปรุงจุดเชื่อมต่อการเดินทางในลักษณะ ล้อ-ราง-เรือ ให้มีความสะดวก ปลอดภัย เพื่ออำนวยความสะดวกให้มีการใช้บริการขนส่งสาธารณะเพิ่มมากขึ้น โดยจุดเชื่อมต่อการเดินทางในลักษณะ ล้อ-ราง-เรือนั้นมีการเสนอให้ปรับปรุงในระยะเร่งด่วน จำนวน 44 จุด ระยะกลาง จำนวน 1 จุด และระยะยาว จำนวน 5 จุดดังนี้

ตารางที่ 7-15 จุดเชื่อมต่อการเดินทาง ล้อ-ราง-เรือ จำนวน 50 จุด

ลำดับ	เส้นทางเดินเรือ	ท่าเรือ	สายสีรถไฟฟ้า	สถานีรถไฟฟ้า	ระยะสั้น (2567-2570)	ระยะกลาง (2571-2575)	ระยะยาว (2576-2580)
1	คลองแสนแสบ	ท่าเรือผ่านฟ้าลีลาศ	ม่วง	ผ่านฟ้า	✓		
2	คลองแสนแสบ	ท่าเรือสะพานหัวช้าง	เขียวอ่อน/ เขียวเข้ม	ราชเทวี/สนามกีฬาแห่งชาติ	✓		
3	คลองแสนแสบ	ท่าเรือประตูน้ำ	ส้ม	ประตูน้ำ	✓		
4	คลองแสนแสบ	ท่าเรืออโศก	น้ำเงิน/ ARL	เพชรบุรี/มักกะสัน	✓		
5	คลองแสนแสบ	ท่าเรือซอยทองหล่อ	เทา	ทองหล่อ 25	✓		
6	คลองแสนแสบ	ท่าเรือชาญอิสระ	เทา	ทองหล่อ 25	✓		
7	คลองแสนแสบ	ท่าเรือรามหนึ่ง	ARL	รามคำแหง	✓		
8	คลองแสนแสบ	ท่าเรือเดอะมอลล์ 3	ส้ม	รามคำแหง 12	✓		
9	คลองแสนแสบ	ท่าเรือ ม.รามคำแหง	ส้ม	ม.รามคำแหง	✓		
10	คลองแสนแสบ	ท่าเรือสะพานมิตรมหาดไทย	ส้ม	การกีฬาแห่งประเทศไทย(กกท.)	✓		
11	คลองแสนแสบ	ท่าเรือวัดกลาง	ส้ม	รามคำแหง 34	✓		
12	คลองแสนแสบ	ท่าเรือบางกะปิ	ส้ม/เหลือง	ลำสาลี	✓		
13	คลองแสนแสบ	ท่าเรือวัดศรีบุญเรือง	ส้ม	ศรีบูรพา	✓		
14	คลองแสนแสบ	ท่าเรือท่าเรือพาซิโอ้	ส้ม	คลองบ้านม้า	✓		
15	คลองแสนแสบ	ท่าเรือตลาดมีนบุรี	ส้ม/ชมพู	มีนบุรี/ตลาดมีนบุร	✓		
16	คลองขุดมหาสวัสดิ์	ท่าเรือประตูน้ำฉิมพลี	แดงอ่อน/รถไฟสายใต้*	กาญจนาภิเษก/พุทธมณฑลสาย 2	✓		
17	คลองขุดมหาสวัสดิ์	ท่าเรือวัดสาลวัน	แดงอ่อน	ศาลายา	✓		
18	คลองขุดมหาสวัสดิ์	ท่าเรือวัดสุวรรณาราม	รถไฟฟ้าสายใต้*	วัดสุวรรณ	✓		
19	ภาษีเจริญ	ท่าเรือประตูน้ำภาษีเจริญ	น้ำเงิน	บางไผ่	✓		
20	ภาษีเจริญ	ท่าเรือบางหว้า	น้ำเงิน/เขียวเข้ม	บางหว้า	✓		
21	ภาษีเจริญ	ท่าเรือเพชรเกษม 31	น้ำเงิน	เพชรเกษม 48	✓		
22	ภาษีเจริญ	ท่าเรือเพชรเกษม 35	น้ำเงิน	ภาษีเจริญ	✓		
23	ผดุงกรุงเกษม	ท่าเรือสถานีรถไฟ	น้ำเงิน	หัวลำโพง	✓		
24	ผดุงกรุงเกษม	ท่าเรือสถานีรถไฟหัวลำโพง	น้ำเงิน	หัวลำโพง	✓		
25	ผดุงกรุงเกษม	ท่าเรือเทเวศร์	ม่วง	หอสมุดแห่งชาติ	✓		
26	ผดุงกรุงเกษม	ท่าเรือตลาดเทวราช	ม่วง	หอสมุดแห่งชาติ	✓		
27	คลองประเวศบุรีรมย์	ท่าเรือตลาดเอี่ยมสมบัติ	เหลือง	ศรีนุช	✓		
28	แม่น้ำเจ้าพระยา	ท่าสะพานพระนั่งเกล้า	ม่วง	สะพานพระนั่งเกล้า	✓		
29	แม่น้ำเจ้าพระยา	ท่าบางโพ	น้ำเงิน	บางโพ	✓		
30	แม่น้ำเจ้าพระยา	ท่าเกียกกาย	ม่วง	รัฐสภา	✓		
31	แม่น้ำเจ้าพระยา	ท่าราชินี	น้ำเงิน	สนามไชย	✓		
32	แม่น้ำเจ้าพระยา	ท่าไอคอนสยาม	ทอง/แดงเข้ม	เจริญนคร/คลองสาน	✓		

ลำดับ	เส้นทางเดินเรือ	ท่าเรือ	สายสีรถไฟฟ้า	สถานีรถไฟฟ้า	ระยะสั้น (2567-2570)	ระยะกลาง (2571-2575)	ระยะยาว (2576-2580)
33	แม่น้ำเจ้าพระยา	ท่าสาทร	เขียวเข้ม	สะพานตากสิน	✓		
34	แม่น้ำเจ้าพระยา	ท่าเรือบางบัว	เขียวอ่อน	บางบัว	✓		
35	คลองลาดพร้าว	ท่าเรือสะพานใหม่	เขียวอ่อน	สะพานใหม่	✓		
36	คลองลาดพร้าว	ท่าเรือราชภัฏพระนคร	ชมพู	ราชภัฏพระนคร	✓		
37	คลองลาดพร้าว	ท่าเรือคูคต	เขียวอ่อน	คูคต		✓	
38	คลองเปรมประชากร	ท่าเรือบางซื่อ	น้ำเงิน/แดงเข้ม/ แดงอ่อน	บางซื่อ	✓		
39	คลองเปรมประชากร	ท่าเรือบางเขน	แดงเข้ม/ARL/ น้ำตาล	บางเขน	✓		
40	คลองเปรมประชากร	ท่าเรือหลักสี่	แดงเข้ม/ARL/ชมพู	หลักสี่	✓		
41	คลองเปรมประชากร	ท่าเรือดอนเมือง	แดงเข้ม	ดอนเมือง	✓		
42	คลองเปรมประชากร	ท่าเรือหลักหก	แดงเข้ม	หลักหก	✓		
43	คลองบางลำพู	ท่าเรือบางลำพู	ม่วง	บางขุนพรหม	✓		
44	คลองบางกอกน้อย	ท่าเรือศิริราช	ส้ม	ศิริราช	✓		
45	คลองบางกอกน้อย	ท่าเรือบางขุนนนท์	น้ำเงิน/ส้ม/แดงอ่อน	บางขุนนนท์	✓		
46	คลองบางกอกใหญ่	ท่าเรือถนนเพชรเกษม	น้ำเงิน	บางไผ่			✓
47	คลองบางกอกใหญ่	ท่าเรือถนรรัชดาภิเษก	แดงเข้ม	ตลาดพลู			✓
48	คลองบางกอกใหญ่	ท่าเรือคลองบางใหญ	น้ำเงิน	อิสรภาพ			✓
49	คลองชักพระ	ท่าเรือคลองชักพระ	แดงอ่อน	ตลาดน้ำตลิ่งชัน			✓
50	คลองมอญ	ท่าเรือคลองมอญ	น้ำเงิน	จรัญฯ 13			✓

หมายเหตุ: * รถไฟทางไกลสายใต้ซึ่งเป็นรถไฟเครื่องยนต์ดีเซลให้บริการระหว่างจังหวัด

ที่มา: โครงการศึกษาจัดทำแผนพัฒนาการเดินทางทางน้ำในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล และการเชื่อมต่อการเดินทางรูปแบบอื่น กรุงเทพมหานคร, สนข. 2564

7.7 มาตรการจัดเก็บภาษีน้ำมันเชื้อเพลิง เพื่อนำเงินไปอุดหนุนค่าโดยสารระบบขนส่งมวลชน

ภาษีน้ำมันเชื้อเพลิง เป็นภาษีสรรพสามิตที่เรียกเก็บจากการขายน้ำมันเชื้อเพลิง โดยประเทศส่วนใหญ่จะเรียกเก็บภาษีน้ำมันเชื้อเพลิงจากภาคการขนส่งเป็นหลักและนำเงินไปอุดหนุนและพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ

ปัจจุบันในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑลมีอัตราการใช้น้ำมันอยู่ที่ 11,000 ล้านลิตรต่อปี (ข้อมูลจากกระทรวงพลังงาน ปี พ.ศ. 2566) หากมีการจัดเก็บภาษีน้ำมันเชื้อเพลิงเพิ่มขึ้นอยู่ที่ 50 สตางค์ต่อลิตร จะส่งผลให้ภาคขนส่งมีรายได้เพิ่มเติมจากมาตรการนี้ในการพัฒนาระบบขนส่งจำนวน 5,500 ล้านบาทต่อปี

<u>แนวทางการจัดการ</u>

ออกประกาศจัดเก็บภาษีจากน้ำมันเชื้อเพลิงในพื้นที่กรุงเทพมหานครจากนั้นนำเงินส่วนต่างมาทดแทนเป็นส่วนลดให้กับการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ อาทิ ปัจจุบันระบบรถไฟฟ้ามีผู้ใช้บริการประมาณ .... ล้านเที่ยวต่อปี หากนำรายได้ส่วนต่างมาใช้อุดหนุนโดยการให้ส่วนลดต่อผู้ใช้รถไฟฟ้าเป็นเงิน 10 บาทต่อเที่ยว จะยังมีเงินคงเหลือ โดยจะนำไปใช้เพื่อการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนรอง (Feeder) และระบบขนส่งสาธารณะอื่น ๆ เป็นเงินกว่า

1,000 ล้านบาท ซึ่งสามารถจัดซื้อรถโดยสารให้บริการในระบบขนส่งมวลชนรอง (Feeder) โดยเป็นรูปแบบรถโดยสารไฟฟ้า (EV Bus) ได้ประมาณ 200 คัน

<u>หน่วยงานรับผิดชอบและจัดสรรงบประมาณ</u>

- สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) /กรุงเทพมหานคร (กทม.) /กระทรวงพลังงาน / กรมสรรพสามิตเป็นหน่วยงานร่วมในการศึกษา ประกาศใช้ จัดเก็บ และจัดสรรเงินมาใช้ภายใต้วัตถุประสงค์ของโครงการ
- งบประมาณ ไม่มีเนื่องจากเป็นการประสานงานระหว่างหน่วยงาน

<u>ผลประโยชน์จากมาตรการ</u>

- ลดการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลและเพิ่มจำนวนผู้ใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมือง
- มูลค่าผลประโยชน์ทางด้านเศรษฐศาสตร์ อันเนื่องมาจากสภาพการจราจรที่ดีขึ้น (VOT) สภาพสิ่งแวดล้อมที่ดีขึ้น (ENV) และค่าใช้จ่ายในการใช้รถ (VOC) ประมาณ 1,866 ล้านบาทต่อปี

<u>ผลกระทบของมาตรการ</u>

- ส่งผลกระทบต่อสถานีให้บริการและผู้ค้าน้ำมันเชื้อเพลิงในเขตกรุงเทพมหานคร

7.8 การปรับอัตราภาษีรถยนต์

ภาษีถนน (Road Tax) หรือที่เรียกกันในชื่อต่าง ๆ เช่น ภาษีรถยนต์ (Motor Vehicle Tax) ภาษีแผ่นป้ายทะเบียนรถ (Vehicle License Tax) ฯลฯ เป็นภาษีที่จะต้องมีการจ่าย ก่อนถึงจะสามารถนำรถยนต์หรือยานพาหนะนั้นมาใช้บนถนนสาธารณะหรือทางหลวงได้ หากมีการเพิ่มเติมค่าใช้จ่ายสามารถช่วยลดปริมาณผู้ใช้รถยนต์ส่วนตัวได้

<u>แนวทางการจัดการ</u>

- เสนอโครงการศึกษาในการยกเลิกการปรับลดอัตราภาษีรถยนต์ประจำปี ในระยะแรกนั้นให้ดำเนินการสำหรับรถยนต์ที่มีอายุมากกว่า 7 ปีขึ้นไป ในระยะกลางให้มีการปรับเปลี่ยนอัตราภาษีรถยนต์ประจำปีขึ้นโดยจะเพิ่มขึ้นเมื่อรถยนต์มีอายุมากกว่า 10 ปีขึ้นไป และในระยะยาวให้ปรับเปลี่ยนอาจเกิดการต่อต้าน

<u>หน่วยงานรับผิดชอบและจัดสรรงบประมาณ</u>

- หน่วยงานที่เกี่ยวข้องมีประสิทธิภาพในการเป็นหน่วยงานผู้รับผิดชอบได้แก่ กระทรวงการคลัง / กระทรวงคมนาคม / กรมสรรพสามิต / กรมการขนส่งทางบก / กองบังคับการตำรวจจราจร (บก.จร.) / การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) / การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) / กรุงเทพมหานคร (กทม.) และปริมณฑล

<u>ผลประโยชน์จากมาตรการ</u>

- การลดการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลในพื้นที่ศูนย์กลางทางธุรกิจ

<u>ผลกระทบของมาตรการ</u>

- ผู้ใช้รถยนต์ส่วนบุคคลบางส่วนได้รับผลกระทบ

7.9 สรุปแนวทางการพัฒนาที่ 3 การส่งเสริมการใช้ระบบขนส่งสาธารณะเพื่อลดปริมาณรถบนถนน

ตารางที่ 7-16 สรุปแนวทางการส่งเสริมการใช้ระบบขนส่งสาธารณะเพื่อลดปริมาณรถบนถนน

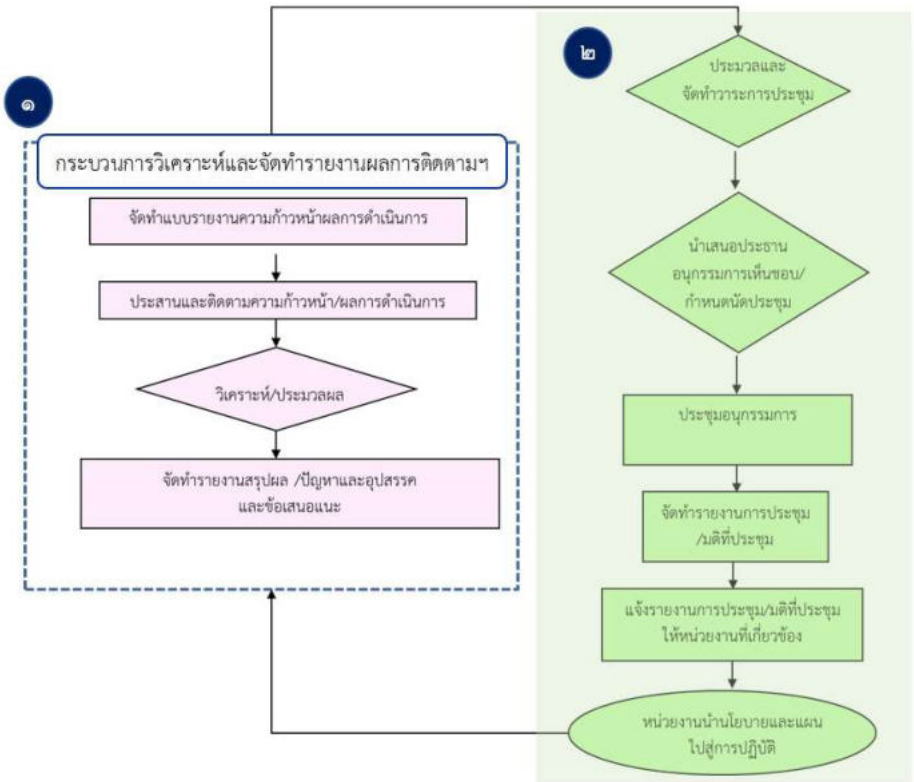
ลำดับ	โครงการ	หน่วยงาน	ระยะแผน
1	การดำเนินการตามแผนโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล	รฟม./รฟท./กทม.	แผนระยะสั้น 4 โครงการ แผนระยะกลาง 6 โครงการ แผนระยะยาว 7 โครงการ
2	การจัดการระบบตั๋วร่วม/ระบบโดยสารร่วม (Common Ticket Common Fare)	สนข.	แผนระยะสั้น
3	มาตรการพัฒนาปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกในการเชื่อมต่อการเดินทางและการเพิ่มศักยภาพ ในการเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้า และสนามบิน (Intermodal Transfer Facility: ITF)	สนข./กทม./ทล./ทช./ขบ./บช.น.	แผนระยะสั้น 6 โครงการ แผนระยะกลาง 2 โครงการ แผนระยะยาว 1 โครงการ แผนระยะสั้น-ยาว 7 โครงการ
4	การจัดพื้นที่จอดแล้วจรตามแนวขนส่งมวลชน	สนข./ รฟท./ รฟฟท./ รฟม.	แผนระยะสั้น 19 โครงการ แผนระยะกลาง 3 โครงการ แผนระยะยาว 1 โครงการ
5	การเพิ่มโครงข่ายถนนเชื่อมต่อเข้าสู่สถานีรถไฟฟ้า (Access Road to MRT Station)	รฟม./ รฟท./ กทม.และจังหวัดปริมณฑล	แผนระยะสั้น 15 โครงการ แผนระยะกลาง 5 โครงการ แผนระยะยาว 3 โครงการ
6	มาตรการเพื่อสนับสนุนระบบขนส่งมวลชนรอง (Feeder) เข้าสู่สถานีรถไฟฟ้า ทางถนน	ขบ.	แผนระยะสั้น 81 โครงการ แผนระยะกลาง 5 โครงการ แผนระยะยาว 1 โครงการ
	มาตรการเพื่อสนับสนุนระบบขนส่งมวลชนรอง (Feeder) เข้าสู่สถานีรถไฟฟ้า ทางน้ำ	ชป./จท./กทม./ปทุมธานี/สมุทรสาคร	แผนระยะสั้น 5 โครงการ แผนระยะกลาง 5 โครงการ แผนระยะยาว 4 โครงการ
7	มาตรการจัดเก็บภาษีน้ำมันเชื้อเพลิงเพื่อนำไปอุดหนุนค่าโดยสารระบบขนส่งมวลชน	สนข./กทม./ก.พลังงาน/กรมสรรพสามิต	แผนระยะกลาง
8	การปรับอัตราภาษีรถยนต์	ก.พลังงาน/กรมสรรพสามิต	แผนระยะยาว

ส่วนที่ 8 การขับเคลื่อนแผนปฏิบัติการด้านการแก้ไขปัญหาจราจร ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลไปสู่การปฏิบัติ

เนื่องจากแผนปฏิบัติการด้านการแก้ไขปัญหาจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พ.ศ. 2567 - 2580) เป็นแผนที่จัดทำโดยปรับปรุงจากแผนแม่บทการแก้ไขปัญหาจราจรของ สนข. ที่ได้เสนอ คจร. เห็นชอบแล้ว ในคราวประชุมครั้งที่ 1/2563 เมื่อวันที่ 30 มีนาคม 2563 โดย ครม. ได้มีมติรับทราบมติ คจร. ดังกล่าวแล้ว เมื่อวันที่ 9 มิถุนายน 2563 โดยทำการรวบรวม ทบทวน สถานะการดำเนินโครงการให้เป็นปัจจุบัน และรวมรวบแผนงาน/โครงการที่เกี่ยวข้องกับการแก้ไขปัญหาการจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง 16 หน่วยงาน มาทำการศึกษา วิเคราะห์ รวมทั้งเสนอแนะเพิ่มเติมโครงการ/แผนงานที่มีความเหมาะสม เพื่อจัดทำแผนปฏิบัติการฯ ที่สามารถแก้ไขปัญหาการจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลได้อย่างมีประสิทธิภาพทั้งในระยะสั้นและในอนาคต โดยสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรจะดำเนินการผลักดันไปสู่การปฏิบัติในแผนระดับที่ 3 และรายงานให้คณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) ทราบต่อไป

การขับเคลื่อนแผนปฏิบัติการด้านการแก้ไขปัญหาจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลไปสู่การปฏิบัติ ใช้กลไกของคณะอนุกรรมการภายใต้คณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก ได้แก่ คณะอนุกรรมการประสานการแก้ไขปัญหาจราจรและขนส่ง ระยะสั้นในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลในการผลักดันและติดตามการดำเนินงาน โดยองค์ประกอบคณะอนุกรรมการฯ มีปลัดกระทรวงคมนาคม เป็นประธาน ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการจราจรทางบก เป็นรองประธานอนุกรรมการ ผู้แทนหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง จำนวน 25 หน่วยงาน ร่วมเป็นอนุกรรมการ ผู้อำนวยการกองจัดระบบการจราจรทางบก เป็นอนุกรรมการและเลขานุการ มีบทบาท/อำนาจหน้าที่พิจารณากำหนดมาตรการและแนวทางการแก้ไขปัญหาจราจรและขนส่งระยะสั้นในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลเพื่อให้หน่วยงานปฏิบัติรับไปดำเนินการให้เกิดผลสัมฤทธิ์และสอดคล้องกัน และแก้ไขปัญหา/อุปสรรค ปรับปรุง พัฒนาระบบการจัดการจราจรและขนส่งระยะสั้น รวมทั้งอำนวยการและจัดการแก้ไขปัญหาการจราจรและขนส่งเฉพาะหน้า เพื่อบรรเทาปัญหาจราจรและขนส่ง

ในการติดตามและประเมินผลแผนปฏิบัติการด้านการแก้ไขปัญหาจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พ.ศ. 2567 - 2580) ได้กำหนดกรอบระยะเวลาในการติดตามไว้ทุกไตรมาส โดยกองจัดระบบการจราจรทางบก สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร ซึ่งเป็นฝ่ายเลขานุการจะสรุปผลความก้าวหน้าการดำเนินงาน ปัญหาอุปสรรคในการดำเนินงานรวมทั้งเสนอแนะแนวทางแก้ไข ปัญหา/อุปสรรคในการดำเนินงานนำเสนอคณะอนุกรรมการประสานการแก้ไขปัญหาจราจรและขนส่งระยะสั้นในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลและคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกเพื่อให้เกิดการเร่งรัดติดตามความก้าวหน้าการดำเนินงานการให้เป็นไปตามกรอบระยะเวลาที่กำหนดต่อไป



รูปที่ 8-1 แผนภาพแสดง ขั้นตอนในการติดตามและขับเคลื่อนแผนปฏิบัติการฯ ภายใต้กลไกคณะอนุกรรมการประสานการแก้ไขปัญหาจราจรและขนส่ง ระยะสั้นในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

ภาคผนวก ก

สถานการณ์ด้านการจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

ภาคผนวก ก

สถานการณ์ด้านการจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

<u>สถานการณ์ทั่วไปและประเด็นท้าทายของการแก้ปัญหาจราจรเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล</u>

การขยายตัวของเมืองจากศูนย์กลางกรุงเทพมหานครอย่างไร้การกำหนดทิศทาง ทั้งในด้านเศรษฐกิจและการเพิ่มขึ้นของประชากร ทำให้ความต้องการการเดินทางเพื่อเชื่อมต่อเข้าสู่พื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑลการศึกษาทบทวนข้อมูลเกี่ยวกับสภาพการจราจรและขนส่งในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล มีวัตถุประสงค์เพื่อใช้เป็นข้อมูลพื้นฐานในการวิเคราะห์และประเมินสภาพความต้องการการเดินทางและสภาพการจราจรในปัจจุบันและแนวโน้มการเปลี่ยนแปลง โดยข้อมูลทำการศึกษา ทบทวน และรวบรวมข้อมูล ดังนี้

ข้อมูล	ลักษณะของข้อมูล	แหล่งข้อมูล
ข้อมูลด้านการจราจร		
จำนวนรถจดทะเบียนสะสม	จำนวนรถจดทะเบียนสะสม (ล้านคัน)	กรมการขนส่งทางบก
ปริมาณจราจรบนทางพิเศษ	ปริมาณจราจรรายด่านเก็บเงิน (คัน/ปี)	การทางพิเศษแห่งประเทศไทย
ปริมาณจราจรบนถนนสายสำคัญ	ปริมาณจราจรบริเวณทางแยก/ จุดสำรวจ (คัน)	กรุงเทพมหานคร
ปริมาณจราจรบนสะพานข้ามแม่น้ำ	ปริมาณจราจรบนสะพาน (คัน/ชั่วโมง)	กรุงเทพมหานคร
ปริมาณจราจรบนทางหลวง	ปริมาณจราจรบนช่วงถนน (คัน/วัน)	กรมทางหลวง
ปริมาณจราจรบนทางหลวงชนบท	ปริมาณจราจรบนช่วงถนน (คัน/วัน)	กรมทางหลวงชนบท
ความเร็วเฉลี่ยในการเดินทางบนถนน	อัตราความเร็วเฉลี่ยบนช่วงถนน (กม./ชั่วโมง)	กรุงเทพมหานคร
ปริมาณจราจรบนทางแยกถนนในเขต กทม.	ปริมาณจราจรทางแยก (คัน)	กรุงเทพมหานคร
ข้อมูลการใช้ระบบขนส่งสาธารณะ		
จำนวนผู้โดยสารใช้ระบบรถไฟฟ้า	จำนวนผู้โดยสารรายเส้นทาง (คน/ปี และ คน/วัน)	กรมการขนส่งทางราง การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย บริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) บริษัท กรุงเทพธนาคม จำกัด ศูนย์ปฏิบัติการและมวลชนสัมพันธ์ โครงการแอร์พอร์ต เรลลิงค์
จำนวนผู้ใช้รถโดยสารประจำทาง	จำนวนผู้ใช้บริการรถโดยสารประจำทาง (คน/วัน)	องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ
จำนวนผู้ใช้รถโดยสารด่วนพิเศษ (BRT)	จำนวนผู้โดยสาร รถโดยสารด่วนพิเศษ (คน/ปี)	บริษัท กรุงเทพธนาคม จำกัด
จำนวนผู้ใช้บริการเรือ	จำนวนผู้โดยสาร เรือโดยสารและเรือข้ามฟาก (คน/ปี)	กรมเจ้าท่า

ที่มา: ที่ปรึกษา

ก.1 ข้อมูลด้านการจราจร

1) จำนวนรถจดทะเบียนสะสม

ในปี พ.ศ. 2566 (ข้อมูลเดือนตุลาคม) จำนวนรถจดทะเบียนสะสมระดับจังหวัดของพื้นที่ศึกษาประกอบด้วยพื้นที่ กรุงเทพมหานคร นนทบุรี สมุทรปราการ ปทุมธานี สมุทรสาคร นครปฐม มีประมาณ 13.273 ล้านคัน เพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2557 ด้วยอัตราการเติบโตที่เฉลี่ยร้อยละ 3.53 ต่อปี โดยพบว่า พื้นที่ที่มีจำนวนรถจดทะเบียนสะสมสูงสุดในพื้นที่ศึกษา คือ (1) กรุงเทพมหานครมีจำนวนรถจดทะเบียนสะสมประมาณ 11.939 ล้านคันเพิ่มขึ้นจาก

ปี พ.ศ. 2557 ด้วยอัตราการเติบโตที่เฉลี่ยร้อยละ 3.58 ต่อปี (2) นครปฐมมีจำนวนรถจดทะเบียนสะสมประมาณ 0.527 ล้านคัน เพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2557 ด้วยอัตราการเติบโตที่เฉลี่ยร้อยละ 1.84 ต่อปี และ (3) สมุทรสาครมีจำนวนรถจดทะเบียนสะสมประมาณ 2.66 ล้านคันเพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2557 ด้วยอัตราการเติบโตที่เฉลี่ยร้อยละ 8.56 ต่อปี ตามลำดับ ดังแสดงใน**ตารางที่ 4-59**

ตารางที่ ก-1 จำนวนรถจดทะเบียนสะสม

พื้นที่	จำนวนรถจดทะเบียนสะสม (ล้านคัน)										อัตราการเติบโตเฉลี่ยต่อปี (ร้อยละ)
	2555	2556	2557	2558	2559	2560	2561	2562	2564	2566	
กรุงเทพมหานคร	8.651	9.019	9.364	9.779	10.244	10.686	10.972	11.244	11.617	11.939	3.58%
นนทบุรี	0.173	0.180	0.184	0.186	0.189	0.191	0.190	0.188	0.186	0.185	0.60%
สมุทรปราการ	0.141	0.145	0.146	0.149	0.156	0.160	0.163	0.166	0.171	0.174	2.41%
ปทุมธานี	0.134	0.142	0.147	0.153	0.161	0.170	0.175	0.177	0.180	0.182	3.45%
สมุทรสาคร	0.141	0.145	0.146	0.149	0.156	0.160	0.245	0.247	0.256	0.266	8.56%
นครปฐม	0.445	0.457	0.467	0.476	0.488	0.498	0.504	0.510	0.519	0.527	1.84%
รวม 6 จังหวัด	**9.685**	**10.088**	**10.454**	**10.892**	**11.394**	**11.865**	**12.249**	**12.532**	**12.929**	**13.273**	**3.53%**

ที่มา: กรมขนส่งทางบก, 2564

2) ปริมาณจราจรบนทางพิเศษ

ตารางที่ ก-2 ปริมาณจราจรเฉลี่ยรายวันที่ใช้ทางพิเศษ ปี พ.ศ. 2558-2566

เส้นทาง		ระยะทาง (กม.)	ปริมาณจราจรที่ใช้ทางพิเศษเฉลี่ยต่อวัน (คันต่อวัน)								
			2558	2559	2560	2561	2562	2563	2564	2565	2566*
เฉลิมมหานคร		27.1	375,020	377,433	373,662	372,344	374,000	325,868	270,589	302,791	324,676
ศรีรัช	ส่วน A และ B		323,451	334,344	327,273	321,691	318,861	272,384	224,642	257,851	289,027
	ส่วน C		187,450	194,756	186,076	184,802	188,995	166,277	144,308	158,964	168,156
	ส่วน D		178,124	185,454	192,439	198,665	203,346	167,829	133,063	163,086	189,594
	รวมศรีรัช	**38.4**	**689,025**	**714,554**	**705,788**	**705,158**	**711,202**	**606,490**	**502,013**	**579,901**	**646,777**
ฉลองรัช		18.7	196,964	212,788	221,925	231,989	241,443	210,718	172,384	193,314	214,048
บูรพาวิถี		55	139,775	139,808	147,539	156,334	161,054	141,179	116,149	132,698	149,098
อุดรรัถยา		32	73,613	81,035	85,206	89,560	92,158	79,167	66,416	74,688	82,441
กาญจนาภิเษก (บางพลี - สุขสวัสดิ์)		22.5	234,346	256,455	257,935	261,695	262,592	232,232	208,685	225,505	240,927
ประจิมรัถยา		16.7	-	33,747	47,090	54,591	62,682	58,356	48,029	50,594	60,665
รวมทุกสายทาง			1,708,743	1,815,820	1,839,145	1,871,671	1,905,131	1,654,010	1,384,265	1,559,491	1,718,632

หมายเหตุ : * ปริมาณจราจร ณ วันที่ 27 เมษายน 2566

ที่มา: การทางพิเศษแห่งประเทศไทย

3) ปริมาณจราจรบนถนนสายสำคัญในเขตกรุงเทพมหานคร

ข้อมูลปริมาณจราจรในช่วงเวลา 07:00-19:00 น. บนถนนสายสำคัญในเขตกรุงเทพมหานคร จำนวน 48 เส้นทาง จัดเรียงตามรายชื่อถนนในปีที่สำรวจ พ.ศ. 2558-2565 แสดงดังนี้

ตารางที่ ก-3 ปริมาณจราจรในช่วงเวลา 07:00-19:00 น.บนถนนสายสำคัญในเขตกรุงเทพมหานคร

ลำดับ	ชื่อถนน	ชื่อทางแยก/ จุดสำรวจ	ปริมาณจราจรบนถนนสายสำคัญในเขตกรุงเทพมหานคร (คัน)							
			2558	2559	2560	2561	2562	2563	2564	2565
1	งามวงศ์วาน	เกษตร	***	38,091	***	***	67,023	***	38,132	***
		บางเขน	***	***	***	27,791	***	***	35,714	***
		พงษ์เพชร	***	102,373	***	96,975	98,183	***	75,930	***
2	จรัญสนิทวงศ์	ท่าพระ	16,507	***	17,163	***	***	34,229	16,078	***
		พาณิชยการธนบุรี	***	***	***	***	29,687	***	26,921	***
		สามแยกไฟฉาย	***	20,143	***	21,178	***	32,731	24,217	37,880
		บางขุนนนท์	***	24,486	24,479	***	30,049	38,854	25,995	***
		บรมราชชนนี	***	37,873	20,730	***	44,209	***	38,092	***
		บางพลัด	***	***	42,005	***	41,688	***	43,168	***
3	เจริญกรุง	สี่กั๊กพระยาศรี	14,403	***	19,673	***	***	***	9,023	***
		อุณากรรณ	***	***	14,433	***	13,361	***	13,147	***
		สามยอด	8,870	***	**	10,476	***	22,318	8,746	14,122
		เอส.เอ.บี	27,869	***	***	21,794	***	32,145	***	25,671
		เสือป่า	23,636	***	***	18,464	***	18,704	***	19,280
		แปลงนาม	***	***	***	23,272	19,968	15,783	***	15,290
		หมอมี	16,142	***	15,847	***	23,854	***	17,710	***
		สี่พระยา	***	26,957	***	25,571	***	18,662	***	26,966
		บางรัก	***	17,666	***	16,707	***	22,386	12,918	14,582
		ตรอกจันทน์	17,182	***	***	13,908	***	16,719	11,522	***
		ถนนตก	16,633	***	17,167	***	15,278	***	13,690	***
4	เจริญนคร	คลองสาน	16,425	***	16,254	11,726	10,465	***	7,360	9,062
		เจริญนครเหนือ	36,371	***	38,999	***	38,999	***	21,292	34,321
		เจริญนครใต้	39,218	***	40,693	***	37,612	***	26,477	***
		บุคคโล	40,764	***	36,218	***	34,297	***	34,378	***
5	แจ้งวัฒนะ	เมืองทอง	110,188	***	***	***	***	***	***	66,541
		การสื่อสาร	92,268	***	***	***	***	***	***	57,979
		หลักสี่	37,097	***	32,384	36,217	***	48,987	36,052	***
6	นราธิวาสราชนครินทร์	นราธิวาส - พระรามที่ 3	***	11,617	***	11,508	12,590	***	9,788	8,913
		นราธิวาส - จันทน์	41,036	***	36,083	***	41,102	***	30,985	35,494
		สาทร - นราธิวาส	29,877	***	***	29,305	***	37,638	***	31,660
		สีลม - นราธิวาส	27,346	***	26,123	***	26,978	***	24,199	***
7	นวมินทร์	โพธิ์แก้ว	52,980	***	60,551	***	51,556	48,398	***	46,584
		นวมินทร์ - ศรีบูรพา	***	***	***	***	***	***	***	***
		นวมินทร์ - แฮปปี้แลนด์	***	***	31,320	***	***	25,438	***	***

ลำดับ	ชื่อถนน	ชื่อทางแยก/ จุดสำรวจ	ปริมาณจราจรบนถนนสายสำคัญในเขตกรุงเทพมหานคร (คัน)							
			2558	2559	2560	2561	2562	2563	2564	2565
		บางกะปิ	***	10,336	▪▪▪▪▪	***	***	***	8,295	***
8	บรมราชชนนี	บรมราชชนนี	***	45,055	***	***	27,012	***	***	***
9	บางนา - ตราด	บางนา - ตราด	***	23,271	***	***	27,563	***	***	27,279
10	ประชาธิปก	บ้านแขก	***	57,993	***	61,489	***	38,431	50,184	44,709
11	ประชาสงเคราะห์	ประชาสงเคราะห์	***	16,270	***	11,945	16,561	12,050	12,071	***
		ตลาดห้วยขวาง	***	8,524	***	***	***	***	5,425	***
12	ประเสริฐมนูกิจ	ประเสริฐมนูกิจ - ประดิษฐ์มนูธรรม	79,332	***	59,548	***	83,789	***	***	***
		ประเสริฐมนูกิจ - สุคนธสวัสดิ์	***	***	***	72,757	***	***	67,998	***
		ประเสริฐมนูกิจ - ลาดปลาเค้า	***	***	***	***	89,500	***	***	***
13	พญาไท	อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ	***	28,610	***	36,940	***	***	33,558	***
		พญาไท	***	36,401	***	36,388	***	44,838	***	***
		ราชเทวี	***	39,627	***	43,977	***	47,233	***	***
		ปทุมวัน	37,398	***	39,699	***	38,966	***	28,488	***
		จุฬา 12	***	***	***	28,822	***	16,389	***	29,371
		สามย่าน	15,422	18,484	***	19,548	***	18,685	***	17,082
14	พระราม 9	รามคำแหง	90,449	89,982	***	86,805	***	76,070	***	92,047
		พระราม 9 ใหม่	***	***	***	43,352	***	36,303	42,581	***
		พระราม 9 - ประดิษฐ์มนูธรรม	***	48,705	***	48,132	***	***	***	48,359
		ศูนย์วิจัยเหนือ	***	***	***	***	113,341	***	108,124	***
		ผังเมือง	44,749	36,267	***	28,175	***	35,810	***	37,188
		อ.ส.ม.ท.	38,584	38,642	42,532	***	41,349	***	31,726	***
		พระราม 9	***	32,546	25,629	***	27,969	27,955	32,416	***
15	พระรามที่ 1	ราชประสงค์	5,370	6,402	4,007	***	2,534	5,468	***	6,295
		เฉลิมเผ่า	***	30,700	31,581	***	27,951	***	23,571	26,593
		ปทุมวัน	26,391	***	29,384	***	28,280	***	22,052	***
		เจริญผล	***	17,262	***	24,509	***	18,995	***	***
		พงษ์พระราม	***	36,485	***	36,132	***	31,730	38,187	***
16	พระรามที่ 2	พระราม 2	***	39,226	***	51,404	***	46,042	47,437	***
17	พระรามที่ 3	นราธิวาส - พระรามที่ 3	***	77,956	***	81,093	55,998	***	40,408	66,563
		สาธุประดิษฐ์	55,540	***	***	***	61,797	50,312	***	46,696
		ถนนตก	37,721	***	39,932	***	34,556	***	37,455	***
		เจริญราษฎร์	88,736	***	19,884	***	85,348	69,478	***	71,358
		พระรามที่ 3 - รัชดา	70,137	***	91,219	***	79,055	***	53,188	***
18	พระรามที่ 4	หมอมี	6,541	***	6,545	***	8,613	***	5,997	***
		มหานคร	31,311	***	***	***	36,073	***	***	37,095
		สะพานเหลือง	48,411	***	48,026	***	54,795	***	35,167	***
		สามย่าน	58,806	60,998	***	55,214	***	53,238	***	57,615
		อังรีดูนังต์	47,384	***	***	50,063	***	32,873	***	45,602
		ศาลาแดง	***	60,233	***	81,167	***	87,989	***	86,347

ลำดับ	ชื่อถนน	ชื่อทางแยก/ จุดสำรวจ	ปริมาณจราจรบนถนนสายสำคัญในเขตกรุงเทพมหานคร (คัน)							
			2558	2559	2560	2561	2562	2563	2564	2565
		วิทยุ	88,427	***	***	88,730	88,881	***	81,270	88,478
		ใต้ด่วนพระราม 4	76,451	***	68,083	***	***	***	66,722	73,075
		คลองเตย	41,289	42,718	***	46,105	39,524	47,528	***	43,653
		พระรามที่ 4	***	36,884	***	40,180	36,927	42,447	***	***
		เกษมราษฎร์	51,276	***	8,936	***	47,793	***	40,679	44,934
		กล้วยน้ำไทย	***	34,629	***	35,821	***	32,621	***	33,156
19	พระรามที่ 5	สะพานแดง	8,985	***	7,043	***	5,191	***	7,041	9,327
		เกษะโกมล	***	***	19,290	***	26,506	***	14,946	14,106
		ราชวัตร	187,406	***	15,953	***	20,637	***	15,420	***
		สุโขทัย	***	***	18,223	***	19,979	***	15,380	16,219
		ราชวิถี	***	17,486	***	12,896	***	19,555	***	14,624
		วัดเบญฯ	***	12,569	***	15,626	***	17,034	***	16,021
		พาณิชยการธนบุรี	8,524	***	8,165	***	***	10,204	***	***
		วัดประชา	***	***	20,564	***	22,887	***	22,343	***
20	พระรามที่ 6	ประดิพัทธ์	31,535	30,483	***	35,344	***	32,152	18,840	***
		พิบูลวัฒนา	***	***	***	***	***	***	26,273	***
		อารีย์สัมพันธ์	***	31,489	***	***	29,590	***	***	***
		โรงกรองน้ำ	31,815	***	32,925	***	35,161	30,327	27,822	***
		ตึกชัย	***	39,188	***	28,513	***	45,827	***	***
		ศรีอยุธยา	***	46,132	***	43,223	***	38,796	***	***
		อุรุพงศ์	39,045	***	***	45,381	***	32,452	22,957	***
		สะพานดำ	26,807	***	28,390	***	***	***	21,891	***
21	พหลโยธิน	เกษตร	***	28,367	***	***	39,573	***	46,665	***
		เสนานิคม	***	***	***	22,851	46,922	55,077	***	55,086
		รัชโยธิน	56,203	60,417	***	26,952	***	54,135	***	57,558
		ห้าแยกลาดพร้าว	83,957	***	***	***	74,591	75,554	***	***
		กำแพงเพชร	60,237	***	64,574	***	57,804	***	52,975	58,135
		สะพานควาย	***	29,471	***	28,434	***	39,573	36,479	***
		อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ	***	31,867	***	31,801	***	***	35,682	***
		พลาธิการ ทอ.	***	***	***	25,977	***	35,794	***	***
22	พัฒนาการ	อ่อนนุช - พัฒนาการ	***	9,902	***	***	***	***	***	***
		พัฒนาการ	43,526	***	40,571	***	38,982	***	***	***
		พัฒนาการ 30	***	***	***	***	***	***	***	***
		คลองตัน	22,743	***	24,367	***	27,594	27,324	***	32,681
23	พิษณุโลก	ยมราช	***	55,358	***	39,801	***	48,139	***	35,799
		นางเลิ้ง	***	27,541	***	30,048	***	22,696	***	23,894
		วังแดง	10,151	***	***	10,153	***	8,622	9,895	***
24	เพชรบุรีตัดใหม่	คลองตัน	21,926	***	21,199	***	18,894	22,553	***	23,530
		เอกมัยเหนือ	49,779	46,317	51,533	***	61,958	***	***	51,186
		เพชรบุรี - พร้อมพงษ์	***	46,968	***	46,108	***	44,917	***	***

ลำดับ	ชื่อถนน	ชื่อทางแยก/ จุดสำรวจ	ปริมาณจราจรบนถนนสายสำคัญในเขตกรุงเทพมหานคร (คัน)							
			2558	2559	2560	2561	2562	2563	2564	2565
		อโศกเพชร	45,800	37,440	***	***	46,548	38,438	***	37,595
		มิตรสัมพันธ์	55,268	51,914	***	45,447	***	48,291	46,532	***
		ประตูน้ำ	46,638	46,536	35,126	***	39,371	41,882	***	44,175
		ราชเทวี	***	47,829	***	51,049	***	49,446	***	***
		เพชรพระราม	***	53,335	***	53,809	***	***	46,020	51,560
		อุรุพงษ์	47,841	***	***	39,716	***	45,419	26,232	***
		ยมราช	***	42,411	***	30,743	***	33,829	***	27,636
		วิทยุ - เพชร	***	45,883	***	***	40,027	***	40,142	***
25	เยาวราช	ราชวงศ์	20,969	***	***	***	10,029	***	22,019	***
		วัดตึก	19,614	***	***	***	19,102	***	16,572	***
26	รัชดาภิเษก	รัชโยธิน	92,841	20,710	***	76,592	***	99,677	***	83,297
		รัชดาภิเษก - ลาดพร้าว	86,879	***	81,486	***	91,609	93,546	***	89,019
		สุทธิสาร	69,726	***	63,662	***	68,891	82,177	***	79,017
		ห้วยขวาง	77,452	77,304	***	74,106	78,589	***	***	69,601
		เทียมร่วมมิตร	68,576	***	63,347	***	78,432	66,205	***	62,235
		พระราม 9	***	44,024	41,179	***	46,308	52,284	46,148	***
27	ราชดำเนิน	คอกวัว	55,770	***	50,950	***	47,591	59,885	***	61,779
		ป้อมเผด็จ	***	6,684	***	***	7,307	6,251	***	***
		ผ่านฟ้าลีลาศ	27,161	***	***	***	27,061	***	27,165	***
		จ ป ร.	32,005	***	***	29,068	***	30,580	***	***
		สวนมิสกวัน	22,809	***	***	24,999	***	29,474	***	20,413
28	ราชดำริ	ศาลาแดง	***	15,584	***	20,179	***	18,845	***	18,239
		ราชดำริ	28,814	***	29,301	***	***	***	24,288	***
		ราชประสงค์	22,042	23,048	22,656	***	24,073	22,617	***	21,666
		ประตูน้ำ	20,813	18,008	23,432	***	18,271	20,301	***	16,575
29	ราชวิถี	บางพลัด	***	***	31,411	***	22,938	***	12,818	***
		ซังฮี้	***	15,591	17,642	***	***	27,855	***	15,399
		การเรือน	***	8,387	***	***	11,292	9,280	***	11,252
		ตึกชัย	***	23,924	***	37,507	***	32,239	***	***
		อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ	***	86,521	***	79,888	***	***	82,347	***
30	ราชสีมา	วังแดง	20,701	***	***	16,993	***	***	15,179	***
		การเรือน	***	18,668	***	***	16,892	19,530	***	14,536
		สวนรื่นฤดี	***	***	12,239	***	***	***	8,885	***
31	รามคำแหง	ลำสาลี	69,867	***	69,275	***	***	39,730	***	***
		วัดเทพลีลา	***	29,806	***	31,416	***	31,094	***	33,635
		รามคำแหง	46,468	52,688	***	41,354	***	37,170	***	38,277
		คลองตัน	19,680	***	22,912	***	18,570	13,801	***	16,763
		ร่มเกล้า	50,736	***	56,398	48,260	***	***	45,794	***
		ลาดบัวขาว	50,434	***	***	47,607	***	***	54,623	***
32	ลาดพร้าว	บางกะปิ	***	20,168	***	***	17,826	35,249	11,342	***

ลำดับ	ชื่อถนน	ชื่อทางแยก/ จุดสำรวจ	ปริมาณจราจรบนถนนสายสำคัญในเขตกรุงเทพมหานคร (คัน)							
			2558	2559	2560	2561	2562	2563	2564	2565
		แฮปปี้แลนด์	***	42,880	***	***	***	***	***	24,914
		โชคชัย 4	***	43,211	***	30,165	***	***	***	***
		ภาวนา	52,944	***	49,984	***	26,278	***	***	31,581
		รัชดาภิเษก - ลาดพร้าว	49,354	***	58,446	***	31,357	35,159	***	28,215
		มหาดไทย - ลาดพร้าว	29,758	42,292	***	***	***	***	***	***
		เกตุนุช	60,953	***	51,575	***	24,528	***	***	***
		จันทิมา	58,409	52,408	***	***	***	***	***	***
33	วิภาวดีรังสิต	ห้าแยกลาดพร้าว	158,711	***	***	***	151,174	***	***	***
		สุทธิสาร - วิภาวดี	153,715	***	174,173	***	142,590	***	***	***
		ใต้ด่วนอินแดง	34,800	***	41,210	***	37,727	40,948	***	43,351
34	ศรีนครินทร์	พาราไดซ์	75,324	***	***	***	***	***	***	***
		พัฒนาการ	60,364	***	63,510	***	37,602	***	***	***
		กรุงเทพกรีฑา	55,011	46,041	***	49,307	***	***	30,139	***
		ลำสาลี	36,097	***	34,921	***	***	23,794	***	***
35	ศรีบูรพา	นิด้า	***	26,232	***	20,452	***	21,802	***	***
36	ศรีอยุธยา	มักกะสัน	***	***	***	***	***	***	***	***
		พญาไท	***	63,294	***	65,087	***	67,639	***	***
		ศรีอยุธยา	***	44,832	***	40,170	***	53,825	41,891	***
		เสาวณี	25,902	***	***	26,803	***	32,677	23,312	
		วัดเบญฯ	***	24,674	***	18,321	***	26,744	***	28,880
37	สมเด็จพระเจ้าตากสิน	ดาวคะนอง	38,081	***	49,837	62,567	65,202	***	60,706	56,950
		ตากสิน 37	35,491	***	***	***	***	***	***	62,876
		มไหสวรรค์	22,743	***	54,129	***	54,452	***	***	64,347
38	สวรรคโลก	สามเสน	***	10,038	***	11,146	9,022	13,197	13,459	***
		สวรรคโลก - สุคันทางราม	***	***	***	18,144	***	***	***	***
		อุภัย	***	***	***	16,324	***	18,377	***	14,151
		เสาวณี	13,282	***	***	15,251	***	14,671	13,052	***
		ยมราช	***	8,350	***	11,283	***	9,898	***	11,018
39	สาทร	วิทยุ	23,728	***	43,813	27,535	25,096	***	***	***
		สาทร - คอนแวนต์	49,150	***	53,218	***	59,320	***	***	***
		สาทร - นราธิวาส	56,070	***	***	27,396	***	48,725	***	54,623
		สาทร - ประมวล	55,149	***	***	***	70,513	***	***	***
		สาทร - สุรศักดิ์	48,601	51,605	***	59,320	***	55,067	***	52,085
		สาทร - ปั้น	50,939	***	***	***	***	***	***	***
40	สามเสน	เกียกกาย	11,265	10,500	***	11,693	***	27,278	10,365	***
		บางกระบือ	18,282	16,907	***	14,593	***	18,640	18,164	14,437
		ศรีย่าน	15,767	***	13,788	***	13,466	***	***	***
		ซังฮี้	***	24,505	25,499	***	22,158	19,737	***	27,713
		เทเวศร์	***	21,618	***	14,931	***	15,776	***	13,308
		บางขุนพรหม	***	***	16,668	***	***	12,833	***	14,914

ลำดับ	ชื่อถนน	ชื่อทางแยก/ จุดสำรวจ	ปริมาณจราจรบนถนนสายสำคัญในเขตกรุงเทพมหานคร (คัน)							
			2558	2559	2560	2561	2562	2563	2564	2565
		บางลำพู	***	18,141	14,302	14,148	***	14,993	***	8,902
41	สีลม	สีลม - นราธิวาส	30,332	***	26,970	***	27,459	***	25,570	***
		ศาลาแดง	***	13,368	***	11,049	***	9,982	***	14,739
		บางรัก	***	***	***	***	***	***	***	7,870
42	สุขุมวิท	บางนา	***	53,588	***	***	45,400	***	***	51,137
		อุดมสุข	***	34,935	***	41,917	36,567	***	42,805	***
		ด่วนสุขุมวิท 62	54,795	50,741	***	54,468	***	54,872	***	51,084
42	สุขุมวิท	อ่อนนุช	42,209	41,395	***	52,544	***	63,028	***	40,831
		พระโขนง	***	56,253	***	56,389	53,208	46,855	***	48,042
		เอกมัย - สุขุมวิท	***	42,266	***	***	32,871	***	***	***
		อโศก - สุขุมวิท	35,500	41,907	***	38,404	31,890	39,272	32,747	35,146
		นานา	***	28,469	***	32,296	***	30,442	***	24,351
		ด่วนเพลินจิต	35,734	***	***	***	26,574	***	25,015	***
43	สุรศักดิ์	สาทร - สุรศักดิ์	34,001	22,482	***	24,962	***	21,760	***	22,765
44	เสรีไทย	บางชัน	35,349	***	38,853	44,902	34,813	***	32,950	***
		หมู่บ้านสหกรณ์	42,857	***	45,728	***	***	***	33,066	***
		นิด้า	***	38,172	***	36,335	***	37,874	30,590	***
45	หลานหลวง	ยมราช	***	1,919	***	1,085	***	***	***	636
		สะพานขาว	***	34,329	***	31,386	***	33,471	***	32,358
		หลานหลวง	35,233	***	***	32,027	***	38,212	***	23,134
46	อรุณอัมรินทร์	อรุณอัมรินทร์ - วังเดิม	***	14,161	***	8,399	***	14,051	12,377	***
		อรุณอัมรินทร์	***	38,757	***	***	38,376	***	28,326	***
47	อโศกดินแดง	ใต้ด่วนดินแดง	67,082	***	76,504	***	66,570	76,513	***	70,843
		ประชาสงเคราะห์	***	56,763	***	25,443	29,345	***	***	***
		พระราม 9	***	30,474	36,864	***	31,803	39,095	32,416	***
48	อินทรพิทักษ์ - เพชรเกษม	เพชรเกษม - พุทธมณฑลสาย 2	***	***	83,940	***	***	***	***	75,336
		บางแค	36,268	45,358	***	55,859	***	***	***	52,122
		ท่าพระ	36,268	***	45,292	***	***	***	***	***
		เพชรเกษม 69	***	***	***	69,321	***	***	***	53,796
		บางยี่เรือ	30,785	***	35,141	***	34,813	***	17,028	33,160
		เพชรเกษม 81	51,051	***	***	62,068	***	***	***	***

หมายเหตุ: ***ไม่มีการจัดเก็บข้อมูล (สำรวจจัดเก็บในวันทำการปกติ ช่วงเวลา 07:00 – 19:00 น.)

ที่มา: กองนโยบายและแผนงาน สำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร

4) สภาพจราจรสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาในเขตกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล

ตารางที่ ก-4 สภาพจราจรสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ปี พ.ศ. 2565

รายชื่อสะพาน	ปริมาณจราจร (PCU/วัน)	ช่วงเร่งด่วนเช้า				ช่วงเร่งด่วนเย็น			
		ความจุ (PCU/hr/lane)	ปริมาณจราจร (PCU/ชั่วโมง)	V/C	LOS	ความจุ (PCU/hr/lane)	ปริมาณจราจร (PCU/ชั่วโมง)	V/C	LOS
สะพานเขียงราก	98,300	3,000	2,461	0.82	D	3,000	2,826	0.94	E
สะพานปทุมธานี 1	87,800	4,500	3,183	0.71	D	4,500	2,851	0.63	C
สะพานปทุมธานี 2	88,700	4,500	2,611	0.58	C	4,500	3,241	0.72	D
สะพานนนทบุรี	63,200	3,000	2,561	0.85	D	3,000	2,268	0.76	D
สะพานพระราม 4	118,200	4,500	4,275	0.95	E	4,500	4,429	0.98	E
สะพานพระนั่งเกล้าใหม่	105,700	4,500	4,139	0.92	E	4,500	3,864	0.86	D
สะพานพระนั่งเกล้า	63,300	3,000	2,679	0.89	E	3,000	2,841	0.95	E
สะพานมหาเจษฎาบดินทรานุสรณ์	53,000	3,000	2,701	0.90	E	3,000	2,202	0.73	D
สะพานพระราม 5	78,300	4,500	2,645	0.59	C	4,500	2,923	0.65	C
สะพานพระราม 7	72,000	4,500	2,957	0.66	C	4,500	3,129	0.70	D
ทางพิเศษประจิมรัถยา	57,800	7,200	4,391	0.61	C	7,200	4,222	0.59	C
สะพานกรุงธน	87,200	3,750	3,483	0.93	E	3,750	3,338	0.89	D
สะพานพระราม 8	82,200	2,500	2,860	1.14	F	2,500	3,000	1.20	F
สะพานสมเด็จพระปิ่นเกล้า	129,200	5,000	6,269	1.25	F	5,000	4,655	0.93	E
สะพานพระพุทธยอดฟ้า	55,000	3,000	2,208	0.74	D	2,000	1,653	0.83	D
สะพานพระปกเกล้า	78,700	3,750	3,424	0.91	E	3,750	3,066	0.82	D
สะพานสมเด็จพระเจ้าตากสิน	155,500	3,750	6,529	1.74	F	3,750	5,542	1.48	F
สะพานพระราม 3	96,700	3,750	3,956	1.05	F	3,750	3,456	0.92	E
สะพานกรุงเทพ	63,700	3,000	2,781	0.93	E	3,000	2,246	0.75	D
สะพานพระราม 9	158,000	7,200	6,714	0.93	E	7,200	5,604	0.78	D
สะพานภูมิพล 1	106,000	3,750	5,205	1.39	F	3,750	3,537	0.94	E
สะพานภูมิพล 2	80,700	5,000	3,037	0.61	C	5,000	3,025	0.60	C
สะพานกาญจนาภิเษก	190,600	5,400	4,315	0.80	D	5,400	6,118	1.13	F
รวมทุกสะพาน	2,169,800	-	85,382	-	-	-	80,035	-	-

ที่มา: แบบจำลองของโครงการ (2566)

5) ปริมาณจราจรบนทางหลวง

จากการรวบรวมข้อมูลปริมาณจราจรเฉลี่ยบนทางหลวงบริเวณเขตกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล โดยข้อมูลการจราจรที่ทำการรวบรวมเป็นสถิติข้อมูลปริมาณจราจรเฉลี่ยต่อวันตลอดปี (Average Annual Daily Traffic: AADT) ที่ดำเนินการสำรวจประจำทุกปี โดยสำนักอำนวยความปลอดภัย กรมทางหลวง ซึ่งข้อมูลแต่ละช่วงทางหลวงควบคุมมีรายละเอียด ประกอบด้วย หมายเลขทางหลวง (Royt No.) ช่วงควบคุม (Control Section) จุดสำรวจ และสถิติปริมาณจราจรบนโครงข่ายทางหลวงสายหลักในปี พ.ศ. 2563-2565 แสดงดังนี้

ตารางที่ ก-5 ปริมาณจราจรบนโครงข่ายทางหลวงเฉลี่ยต่อวัน ปี พ.ศ. 2563-2565

ลำดับ	หมายเลขทางหลวง	ตอนควบคุม	กม.ที่สำรวจ	ชื่อตอน	จังหวัด	ปริมาณจรจร (คันต่อวัน)		
						2563	2564	2565
1	1	102	25+556	แยก คปอ. - สนามกีฬาธูปะเตมีย์	กรุงเทพมหานคร	36,012	37,067	45,145
2	1	201	35+550	สนามกีฬาธูปะเตมีย์ - ต่างระดับคลองหลวง	ปทุมธานี	329,746	248,026	198,022
3	3	102	20+000	แบริ่ง - ท้ายบ้าน	สมุทรปราการ	30,063	18,308	20,985
4	3	104	40+800	บางตำหรุ - คลองด่าน	สมุทรปราการ	40,985	45,897	37,470
5	4	100	26+500	อ้อมใหญ่ - นครชัยศรี	นครปฐม	63,977	54,484	60,999
6	4	100	31+500	อ้อมใหญ่ - นครชัยศรี	นครปฐม	49,956	51,385	48,853
7	4	201	41+500	นครชัยศรี - พระประโทน	นครปฐม	100,732	97,999	96,217
8	4	202	55+087	พระประโทน - สระกระเทียม	นครปฐม	104,443	98,302	103,055
9	4	202	64+387	พระประโทน - สระกระเทียม	นครปฐม	61,029	86,821	91,745
10	7	101	17+000	ถนนศรีนครินทร์ - บางปะกง	กรุงเทพมหานคร	223,663	213,672	215,142
11	7	101	25+900	ถนนศรีนครินทร์ - บางปะกง	สมุทรปราการ	212,172	201,157	205,903
12	9	102	20+430	บางแค - คลองมหาสวัสดิ์	กรุงเทพมหานคร	191,630	159,569	157,173
13	9	201	36+594	คลองมหาสวัสดิ์ - คลองบางไผ่	นนทบุรี	143,364	159,485	173,126
14	9	201	40+800	คลองมหาสวัสดิ์ - คลองบางไผ่	นนทบุรี	125,844	134,643	143,054
15	9	202	47+744	คลองบางไผ่ - คลองบางหลวง	นนทบุรี	144,790	136,142	137,727
16	9	301	64+069	คลองบางหลวง - ต่างระดับเชียงรากน้อย	ปทุมธานี	59,984	55,604	64,289
17	9	301	78+099	คลองบางหลวง - ต่างระดับเชียงรากน้อย	ปทุมธานี	78,187	60,094	66,221
18	9	401	20+500	บางปะอิน - คลองพระยาสุเรนทร์	ปทุมธานี	138,398	126,235	135,658
19	9	402	59+500	คลองพระยาสุเรนทร์ - บางพลี	กรุงเทพมหานคร	147,883	117,352	110,883
20	34	101	3+904	บางนา - ทางเข้าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	กรุงเทพมหานคร	179,191	182,208	204,703
21	34	102	15+100	ทางเข้าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ - บางวัว	สมุทรปราการ	219,503	200,967	207,378
22	35	100	6+500	ดาวคะนอง - แสมดำ	กรุงเทพมหานคร	238,408	211,478	251,923
23	35	201	24+550	แสมดำ - สะพานข้ามแม่น้ำท่าจีนฝั่งตะวันตก	สมุทรสาคร	119,972	114,472	110,033
24	35	202	30+700	สะพานข้ามแม่น้ำท่าจีนฝั่งตะวันตก - นาโคก	สมุทรสาคร	139,085	115,527	122,732

ลำดับ	หมายเลขทางหลวง	ตอนควบคุม	กม.ที่สำรวจ	ชื่อตอน	จังหวัด	ปริมาณจรจร (คันต่อวัน)		
						2563	2564	2565
25	38	100	2+850	ทางยกระดับอนุสรณ์สถาน - รังสิต	ปทุมธานี	44,997	26,309	28,131
26	301	100	5+075	คลองบางเขน - ติวานนท์	นนทบุรี	123,901	120,091	114,812
27	302	201	5+822	แยกพงษ์เพชร - สะพานพระนั่งเกล้า	นนทบุรี	150,934	106,659	107,670
28	302	202	12+500	สะพานพระนั่งเกล้า - ต่างระดับบางใหญ่	นนทบุรี	132,862	123,686	97,865
29	303	100	14+000	ราษฎร์บูรณะ - พระสมุทรเจดีย์	สมุทรปราการ	69,801	85,130	71,099
30	304	100	4+750	ปากเกร็ด - คลองประปา	นนทบุรี	101,067	98,344	79,571
31	304	201	7+050	คลองประปา - คันนายาว	กรุงเทพมหานคร	87,570	50,596	45,688
32	304	201	18+610	คลองประปา - คันนายาว	กรุงเทพมหานคร	94,337	54,420	50,213
33	304	203	28+250	แยกเข้ามีนบุรี - คลองหลวงแพ่ง	กรุงเทพมหานคร	47,102	46,348	47,359
34	304	203	40+107	แยกเข้ามีนบุรี - คลองหลวงแพ่ง	กรุงเทพมหานคร	38,487	47,112	39,744
35	305	100	4+550	ต่างระดับรังสิต - วัดนาบุญ	ปทุมธานี	108,337	120,392	129,495
36	305	201	25+870	วัดนาบุญ - คลอง 14	ปทุมธานี	20,401	15,778	24,719
37	306	101	1+000	พระราม 7 - แคราย	กรุงเทพมหานคร	97,693	93,203	92,503
38	306	102	19+390	แคราย - คลองบ้านใหม่	นนทบุรี	46,908	45,130	44,404
39	307	101	0+100	แยกสวนสมเด็จ - สะพานนนทบุรี	นนทบุรี	132,168	127,719	126,292
40	321	101	9+150	นครปฐม - หนองปลาไหล	นครปฐม	39,328	35,631	32,911
41	321	102	22+800	หนองปลาไหล - กำแพงแสน	นครปฐม	62,476	59,874	61,516
42	338	101	0+000	อรุณอมรินทร์ - พุทธมณฑลสาย 4	กรุงเทพมหานคร	125,416	79,153	108,938
43	338	101	9+281	อรุณอมรินทร์ - พุทธมณฑลสาย 4	กรุงเทพมหานคร	157,447	148,345	143,343
44	338	102	2+164	ทางยกระดับบางกอกน้อย - นครชัยศรี	กรุงเทพมหานคร	81,885	36,991	67,335
45	338	102	8+664	ทางยกระดับบางกอกน้อย - นครชัยศรี	กรุงเทพมหานคร	77,862	31,220	66,342
46	338	201	22+081	พุทธมณฑลสาย 4 - นครชัยศรี	นครปฐม	75,924	91,317	120,526
47	338	202	0+300	สะพานต่างระดับท่าตำหนัก	นครปฐม	150,853	138,783	N/A
48	340	100	7+941	บางบัวทอง - ลาดบัวหลวง	ปทุมธานี	59,335	42,704	34,521
49	345	100	6+300	บางบัวทอง - บางคูวัด	นนทบุรี	73,224	72,798	75,457
50	345	200	16+425	บางคูวัด - บางพูน	ปทุมธานี	92,695	86,208	92,714
51	346	102	1+800	สะพานคลองเปรม - สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาปทุมธานี	ปทุมธานี	149,129	126,024	148,491
52	346	102	9+500	สะพานคลองเปรม - สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาปทุมธานี	ปทุมธานี	132,499	98,901	124,320
53	346	103	15+000	สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาปทุมธานี - ต่างระดับลาดหลุมแก้ว	ปทุมธานี	50,975	32,331	33,440
54	346	202	34+560	แยกนพวงศ์ - บางเลน	นนทบุรี	43,562	22,848	23,899
55	346	301	55+000	บางเลน - ลำลูกบัว	นครปฐม	20,281	18,114	18,724
56	346	302	78+000	ลำลูกบัว - หนองกระทุ่ม	นครปฐม	59,393	54,476	59,303

ลำดับ	หมายเลขทางหลวง	ตอนควบคุม	กม.ที่สำรวจ	ชื่อตอน	จังหวัด	ปริมาณจรจร (คันต่อวัน)		
						2563	2564	2565
57	347	101	2+800	เทคโนโลยีปทุมธานี - ต่างระดับเชียงรากน้อย	ปทุมธานี	65,811	60,271	65,476
58	351	100	4+700	มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ - คันนายาว	กรุงเทพมหานคร	74,199	54,918	61,667
59	352	100	3+600	ธัญบุรี - คลองระพีพัฒน์	ปทุมธานี	14,154	13,879	17,777
60	370	100	2+200	ทางเข้าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิด้านถนนบางนา - บางวัว	สมุทรปราการ	38,551	33,845	37,064
61	375	101	16+521	บ้านบ่อ - พระประโทน	สมุทรสาคร	41,844	40,544	42,147
62	375	102	43+935	นครปฐม - ดอนตูม	นครปฐม	53,585	49,481	55,397
63	375	103	65+000	ดอนตูม - ลำลูกบัว	นครปฐม	10,758	10,257	9,811
64	3040	100	3+500	กำแพงแสน - จันทร์ลาด	นครปฐม	20,999	18,663	22,985
65	3091	100	0+500	อ้อมน้อย - สมุทรสาคร	สมุทรสาคร	39,215	24,166	30,427
66	3091	100	13+000	อ้อมน้อย - สมุทรสาคร	สมุทรสาคร	44,607	40,579	35,138
67	3094	100	0+500	ทางเข้านครชัยศรี	นครปฐม	53,349	46,142	52,849
68	3111	100	0+200	ปทุมธานี - ท้ายเกาะ	ปทุมธานี	39,849	31,357	32,823
69	3111	100	6+369	ปทุมธานี - ท้ายเกาะ	ปทุมธานี	39,322	32,104	33,917
70	3113	100	0+500	สำโรง - สะพานภูมิพล	สมุทรปราการ	29,189	21,255	25,112
71	3117	100	0+500	คลองด่าน - บางบ่อ	สมุทรปราการ	11,950	11,016	12,551
72	3119	101	1+500	มีนบุรี - แยกเคหะร่มเกล้า	กรุงเทพมหานคร	58,123	57,302	58,997
73	3214	100	0+650	บ้านพร้าว - คลองห้า	ปทุมธานี	80,947	69,756	74,838
74	3214	100	8+300	บ้านพร้าว - คลองห้า	ปทุมธานี	62,046	57,866	64,009
75	3215	102	14+705	บางบัวทอง - ไทรน้อย	นนทบุรี	57,306	47,040	48,783
76	3231	100	1+975	เด่นมะขาม - บางเลน	นครปฐม	16,776	15,855	15,061
77	3232	100	5+200	หนองพงนก - ไผ่เจดีย์	นครปฐม	10,430	10,602	12,246
78	3233	100	1+200	นครชัยศรี - ดอนตูม	นครปฐม	39,127	36,584	36,809
79	3234	100	0+500	ศีรษะทอง - วัดปรีดาราม	นครปฐม	34,645	33,601	34,235
80	3235	100	0+500	นครชัยศรี - เลียบแม่น้ำนครชัยศรี	นครปฐม	20,138	17,424	19,286
81	3242	100	4+130	สมุทรสาคร - บางบอน	สมุทรสาคร	38,118	35,766	41,797
82	3242	200	15+600	บางบอน - โรงพยาบาลบางปะกอก 8	กรุงเทพมหานคร	135,863	92,521	100,367
83	3256	102	19+857	บางพลี - กิ่งแก้ว	สมุทรปราการ	67,957	52,765	56,675
84	3261	100	10+000	คลอง 10 - หนองเสือ	ปทุมธานี	6,077	4,136	5,702
85	3268	101	2+000	สำโรง - บางเมือง	สมุทรปราการ	25,933	14,270	19,124
86	3268	103	13+000	บางพลี - บางบ่อ	สมุทรปราการ	87,047	40,178	38,498
87	3274	100	5+600	หลักสาม - บางโทรัด	สมุทรสาคร	27,592	25,988	24,821
88	3296	100	1+500	ดอนตูม - บางเลน	นครปฐม	27,939	26,700	26,800

ลำดับ	หมายเลขทางหลวง	ตอนควบคุม	กม.ที่สำรวจ	ชื่อตอน	จังหวัด	ปริมาณจรจร (คันต่อวัน)		
						2563	2564	2565
89	3297	100	3+000	หนองปลาไหล - ดอนตูม	นครปฐม	34,099	30,173	38,828
90	3309	202	38+500	ศูนย์ศิลปาชีพบางไทร - บางพูน	ปทุมธานี	40,696	35,139	36,636
91	3310	100	2+500	กระทุ่มล้ม - พุทธมณฑล	นครปฐม	71,888	66,364	61,016
92	3312	100	2+061	สนามกีฬาธูปเตมีย์ - ลำลูกกา	ปทุมธานี	48,994	49,824	58,581
93	3312	200	14+300	ลำลูกกา - คลอง 16	ปทุมธานี	48,453	47,319	51,513
94	3316	100	2+500	ไร่ขิง - ทรงคนอง	นครปฐม	31,442	29,784	31,880
95	3344	100	13+078	อุดมสุข - สมุทรปราการ	สมุทรปราการ	128,674	65,329	71,731
96	3351	300	38+196	บางน้อยใน - บางหลวง	นครปฐม	14,751	13,483	13,956
97	3403	100	0+500	วัดยกกระบัตร - หลักสี่	สมุทรสาคร	24,659	24,235	24,313
98	3404	100	0+300	หลักสาม - คลองยกกระบัตร	สมุทรสาคร	23,907	22,830	22,493
99	3413	100	1+960	ทางเข้าบางบ่อ	สมุทรปราการ	14,185	13,384	14,415
100	3414	100	1+000	อ้อมน้อย - ศาลายา	นครปฐม	50,726	50,044	47,631
101	3415	100	1+000	สามพราน - แม่น้ำนครชัยศรี	นครปฐม	29,941	25,791	27,927
102	3423	100	3+400	สมุทรสาคร - โคกขาม	สมุทรสาคร	14,847	8,869	N/A
103	3481	100	0+500	คลองหลวงแพ่ง - ศาลาแดง	กรุงเทพมหานคร	15,881	15,826	15,262
104	3508	100	4+100	ถนนชุมชนท้องถิ่นเลียบทางรถไฟสายเหนือ	ปทุมธานี	31,193	18,227	20,112
105	3524	100	0+170	นครปฐม - ลาดปลาเค้า	นครปฐม	54,792	53,404	59,634
106	3591	101	0+300	เชียงรากน้อย - คลองเชียงรากน้อย	ปทุมธานี	38,734	32,899	34,083
107	3592	100	1+401	ทางเข้านิมิตรใหม่	ปทุมธานี	27,201	25,629	26,561
108	3901	102	20+430	บางแค - คลองมหาสวัสดิ์	กรุงเทพมหานคร	35,318	28,209	29,558
109	3901	201	35+322	คลองมหาสวัสดิ์ - คลองบางไผ่	นนทบุรี	75,750	61,652	64,654
110	3901	201	39+528	คลองมหาสวัสดิ์ - คลองบางไผ่	นนทบุรี	79,863	66,758	68,990
111	3901	202	46+472	คลองบางไผ่ - คลองบางหลวง	นนทบุรี	65,053	55,920	57,472
112	3901	500	14+300	คลองระพีพัฒน์ - บึงคำพร้อย	ปทุมธานี	12,946	9,448	11,395
113	3901	500	25+000	คลองระพีพัฒน์ - บึงคำพร้อย	ปทุมธานี	19,583	17,430	20,804
114	3902	102	20+430	บางแค - คลองมหาสวัสดิ์	กรุงเทพมหานคร	33,499	23,587	24,606
115	3902	201	35+322	คลองมหาสวัสดิ์ - คลองบางไผ่	นนทบุรี	93,526	86,922	93,665
116	3902	201	39+528	คลองมหาสวัสดิ์ - คลองบางไผ่	นนทบุรี	96,782	84,441	92,412
117	3902	202	46+472	คลองบางไผ่ - คลองบางหลวง	นนทบุรี	91,121	87,897	90,024
118	3902	500	14+300	คลองระพีพัฒน์ - บึงคำพร้อย	ปทุมธานี	14,369	11,923	14,558
119	3902	500	25+000	คลองระพีพัฒน์ - บึงคำพร้อย	ปทุมธานี	8,240	7,540	16,657

ที่มา: กรมทางหลวง

6) ปริมาณจราจรบนทางหลวงชนบท

ข้อมูลปริมาณจราจรบนทางหลวงชนบทบริเวณเขตกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล จากสำนักบำรุงทาง กรมทางหลวงชนบท โดยข้อมูลที่ทำการรวบรวมประกอบด้วยหมายเลขสายทาง ช่วงทาง และปริมาณจราจร ซึ่งได้ถูกแปลงค่ายานพาหนะทุกประเภทให้อยู่ในหน่วย PCU สถิติปริมาณจราจรบนโครงข่ายทางหลวงชนบทเส้นสำคัญ ๆ ในปี พ.ศ. 2563-2564

ตารางที่ ก-6 ปริมาณจราจรบนโครงข่ายทางหลวงเฉลี่ยต่อวัน ปี พ.ศ. 2563-2564

หน่วย PCU/วัน

ที่	หมายเลขถนน	ชื่อสายทาง/ช่วงทาง	อำเภอ	จังหวัด	ปี 2563	ปี 2564
1	กท.1001	ถนนกัลปพฤกษ์	บางแค	กทม.	143,900	143,902
2	ปท.4001	แยก ทล. 3261 (กม.ที่ 8+800) - บ้านคลองห้า	หนองเสือ คลองหลวง	ปทุมธานี	17,935	17,935
3	ปท.3004	แยก ทล. 305 (กม.ที่ 15+700) - บ้านลำลูกกา	ธัญบุรี ลำลูกกา	ปทุมธานี	30,521	36,846
4	ปท.3010	แยก ทล. 305 (กม.ที่ 10+800) - บ้านคลองห้า	ธัญบุรี คลองหลวง	ปทุมธานี	9,195	6,744
5	ปท.3035	แยก ทล. 305 (กม.ที่ 31+800) - คลองแสนแสบ	ธัญบุรี ลำลูกกา หนองจอก	ปทุมธานี กทม.	5,950	6,531
6	นบ.3021	ถนนราชพฤกษ์	เมือง บางกรวย ปากเกร็ด ภาษีเจริญ	นนทบุรี กทม.	159,000	159,146
7	นบ.1020	ถนนนครอินทร์	เมือง บางกรวย	นนทบุรี	122,600	122,591
8	นบ.3030	ถนนชัยพฤกษ์	ปากเกร็ด บางบัวทอง	นนทบุรี	101,100	101,091
9	นบ.1002	แยก ทล. 9 (กม.ที่ 42+500) -บ้านหนองเพรางาย	บางบัวทอง ไทรน้อย	นนทบุรี	10,804	12,977
10	นบ.1009	แยก ทล. 9 (กม.ที่ 40+546) - บ้านหนองไผ่ขาด	บางใหญ่ บางบัวทอง	นนทบุรี	4,881	16,973
11	นบ.4018	เลี่ยงเมืองนนทบุรี	เมือง	นนทบุรี	18,073	21,992
12	นบ.5027	แยก ทช. นบ.1009 (กม.ที่ 9+850) - อำเภอไทรน้อย	บางใหญ่ ไทรน้อย	นนทบุรี	7,770	8,491
13	อย.2053	แยก ทล. 32 (กม.ที่ 18+035) - บ้านโปรตุเกส (ถนน เลี่ยงเมือง)	พระนครศรีอยุธยา	พระนครศรีอยุธยา	12,545	17,766
14	อย.3011	แยก ทล. 347 (กม.ที่ 21+700) - บ้านโคก	บางปะอิน บางไทร บางบาล	พระนครศรีอยุธยา	2,454	4,084
15	อย.3020	แยก ทล. 347 (กม.ที่ 21+700) - บ้านพลับ	บางปะอิน	พระนครศรีอยุธยา	4,175	6,840
16	ฉช.3001	แยก ทล. 314 (กม.ที่ 14+800) - บ้านลาดกระบัง	บางบ่อ	สมุทรปราการ	14,011	18,476
17	สป.2001	แยก ทล. 34 (กม.ที่ 18+165) - บ้านลาดกระบัง	บางพลี บางเสาธง	สมุทรปราการ	22,652	15,815
18	สป.4002	แยก ทล. 3344 (กม.ที่ 15+568) - บ้านบางพลีใหญ่	บางพลี	สมุทรปราการ	33,933	24,242
19	สป.5003	เชื่อมทางหลวงท้องถิ่นบางเสาธง - บ้านช้างตาย	บางเสาธง บางบ่อ	สมุทรปราการ	18,865	17,716
20	สป.1006	แยก ทล. 3 (กม.ที่ 52+670) - เคหะบางพลี	บางบ่อ บางเสาธง	สมุทรปราการ	15,370	16,435
21	สป.4008	แยก ทล. 3256 (กม.ที่ 17+085) - เขตประเวศ	บางพลี	สมุทรปราการ	35,779	17,086
22	สป.4009	แยก ทล. 3344 (กม.ที่ 13+750) - ถนนสุขุมวิท (กม.ที่ 18+440)	เมือง	สมุทรปราการ	31,050	38,255
23	สป.2014	แยก ทล. 34 (กม.ที่ 29+950) - โรงเรียนคลองหลุมลึก	บางบ่อ	สมุทรปราการ	8,537	2,248
24	สค.2004	แยก ทล. 35 (กม.ที่ 16+700) - บ้านพันท้ายนรสิงห์	เมือง	สมุทรสาคร	12,956	31,098

ที่	หมายเลขถนน	ชื่อสายทาง/ช่วงทาง	อำเภอ	จังหวัด	ปี 2563	ปี 2564
25	สค.4008	แยก ทล. 3423 (กม.ที่ 7+000) - นิคมบ้านไร่	เมือง	สมุทรสาคร	3,294	6,228
26	สค.4019	แยก ทล. 3091 (กม.ที่ 15+800) - บ้านวัดเกาะ	เมือง	สมุทรสาคร	18,113	18,113
27	สค.5031	แยก ทช. สค.2004 (กม.ที่ 2+200) - บ้านเจษฎาวิถี	เมือง	สมุทรสาคร	8,780	17,123
28	สค.2032	แยก ทล. 35 (กม.ที่ 20+200) - บ้านโคกชาม	เมือง	สมุทรสาคร	9,880	8,883
29	สค.2037	แยก ทล. 35 (กม.ที่ 35+200) - บ้านบางยาง	เมือง, บ้านแพ้ว	สมุทรสาคร	6,168	10,861
30	นฐ.3004	แยก ทล. 346 (กม.ที่ 47+500) - บ้านศาลายา	บางเลน พุทธมณฑล	นครปฐม	12,336	12,336
31	นฐ.4006	แยก ทล. 3310 (กม.ที่ 10+700) - บ้านกลาง	พุทธมณฑล นครชัยศรี	นครปฐม	5,986	5,986
32	นฐ.1034	แยก ทล. 4 (กม.ที่ 37+950) - บ้านสวนผัก	สามพราน	นครปฐม	8,791	8,791
33	นฐ.5035	เทพนิมิต - บ้านลานตากฟ้า	พุทธมณฑล นครชัยศรี	นครปฐม	8,065	8,065
34	ฉช.3028	แยก ทล. 304 (กม.ที่ 58+500) - บ้านคลองเจ้า	เมือง	ฉะเชิงเทรา	3,409	3,409
35	ฉช.4050	แยก ทล. 3200 (กม.ที่ 2+200) - บ้านบางขนาก	เมือง,คลองเขื่อน	ฉะเชิงเทรา	23,858	23,858

ที่มา: รายงานโครงข่ายทางหลวงชนบท ประจำปีงบปีงบประมาณ 2564, กรมทางหลวงชนบท

7) อัตราความเร็วเฉลี่ยในการเดินทางบนถนนในเขตกรุงเทพมหานคร (ช่วงบริเวณทางแยก)

ข้อมูลอัตราความเร็วเฉลี่ยในการเดินทางบนช่วงถนนในเขตกรุงเทพมหานคร จากการสำรวจบริเวณช่วงถนนระหว่างทางแยกในเขตกรุงเทพมหานคร 50 เส้นทาง ปีที่สำรวจ พ.ศ. 2560-2565 และอัตราความเร็วเฉลี่ยในการเดินทางบนช่วงถนนในเขตกรุงเทพมหานครชั้นใน ชั้นกลาง และชั้นนอก ในช่วงปี พ.ศ. 2560-2565 แสดงดังนี้

ตารางที่ ก-7 อัตราความเร็วเฉลี่ยในการเดินทางช่วงเร่งด่วนเช้าในเขตกรุงเทพมหานคร ปี พ.ศ. 2560-2565

	2560		2561		2562		2563		2564		2565	
	ขาเข้า	ขาออก	ขาเข้า	ขาออก	ขาเข้า	ขาออก	ขาเข้า	ขาออก	ขาเข้า	ขาออก	ขาเข้า	ขาออก
งามวงศ์วาน	16.75	23.89	19.22	26.58	20.78	22.34	25.43	20.88	35.12	37.84	18.53	22.01
จรัญสนิทวงศ์	25.98	22.65	23.84	20.39	24.15	24.60	22.22	24.55	30.31	27.51	31.38	29.58
เจริญกรุง(ต้น)	12.84	12.98	14.70	20.30	15.16	18.82	18.12	19.82	17.26	18.37	17.36	19.20
เจริญกรุง(ปลาย)	14.33	13.92	15.74	13.56	14.15	10.98	13.87	16.58	18.98	19.10	14.67	15.92
เจริญนคร	27.65	23.34	30.81	25.47	26.47	20.13	34.14	24.01	33.18	28.83	31.95	22.50
แจ้งวัฒนะ	23.28	29.06	20.63	22.33	29.47	24.67	27.18	26.67	31.75	31.16	23.51	22.73
นครราชสีมา	13.46	14.93	17.25	16.05	20.81	16.27	14.63	14.44	17.05	19.06	15.09	14.66
นราธิวาสราชนครินทร์	10.48	15.82	11.18	16.24	8.38	12.43	10.57	15.26	15.17	18.96	12.58	18.74
นวมินทร์	21.93	26.99	20.52	26.65	21.99	23.16	23.54	25.58	28.27	30.61	21.96	24.49
บรมราชชนนี	36.04	46.11	41.28	54.20	31.63	50.46	46.47	54.65	44.75	53.49	28.46	50.86
บางนา - ตราด	35.96	21.75	27.41	20.25	35.81	23.39	34.81	22.70	34.69	27.39	30.66	23.79

	2560		2561		2562		2563		2564		2565	
	ขาเข้า	ขาออก	ขาเข้า	ขาออก	ขาเข้า	ขาออก	ขาเข้า	ขาออก	ขาเข้า	ขาออก	ขาเข้า	ขาออก
ประชาธิปก	19.32	14.65	22.83	17.05	20.44	14.73	28.24	17.77	28.74	17.71	26.33	14.75
ประชาสงเคราะห์	11.83	16.68	14.23	19.64	11.15	17.22	15.61	18.43	15.15	21.30	13.12	19.95
ประเสริฐมนูกิจ	18.45	30.86	20.96	25.75	19.78	22.44	21.09	29.95	26.98	25.66	19.68	24.09
พญาไท	11.82	12.03	12.59	12.77	12.49	12.95	14.03	12.95	18.64	22.62	16.75	15.00
พระราม 9	20.15	51.02	18.43	42.13	24.70	37.30	24.41	40.35	33.02	41.94	20.57	46.58
พระรามที่ 1	12.22	9.53	11.80	9.86	12.59	11.35	15.65	11.79	18.14	14.08	18.72	12.24
พระรามที่ 2	54.33	45.83	49.79	42.93	49.40	40.57	42.71	36.94	53.77	43.44	39.94	36.21
พระรามที่ 3	48.63	30.62	48.67	27.40	45.17	20.17	40.46	20.76	45.18	33.34	40.26	29.94
พระรามที่ 4	19.53	15.70	19.04	17.41	16.30	16.18	17.52	12.58	25.02	22.88	20.88	15.68
พระรามที่ 5	16.29	16.39	16.97	16.14	16.00	17.06	16.92	18.49	17.43	20.21	14.34	20.28
พระรามที่ 6	15.18	17.95	15.09	16.36	17.54	18.10	15.99	16.17	16.32	20.43	15.86	17.67
พหลโยธิน	13.60	16.22	13.80	15.19	16.94	20.01	19.63	28.08	25.85	30.50	18.27	31.47
พัฒนาการ	11.65	25.45	11.55	28.82	16.72	25.54	17.57	21.36	30.99	36.66	17.05	35.51
พิษณุโลก	21.54	11.11	20.10	9.90	18.90	9.72	24.41	14.66	26.45	17.08	24.09	14.44
เพชรบุรีตัดใหม่	10.95	16.84	10.65	15.35	12.19	15.11	14.74	21.20	18.54	26.35	11.94	23.66
เยาวราช	-	17.32	-	17.67	-	18.52	-	21.05	-	18.82	-	20.29
รัชดาภิเษก	17.38	23.42	17.03	29.96	25.66	42.89	22.38	47.81	29.86	48.29	23.56	45.84
ราชดำเนิน	9.59	10.63	11.87	15.31	11.23	13.04	12.04	13.52	13.36	17.90	12.55	15.29
ราชดำริ	14.30	12.17	14.46	13.60	13.77	14.68	19.11	14.36	18.84	16.82	15.80	15.46
ราชวิถี	12.50	12.96	12.55	19.26	13.13	20.73	11.53	16.85	17.38	25.13	10.61	13.11
รามคำแหง (ต้น)	17.66	23.14	12.40	16.74	11.09	13.69	12.35	13.72	16.24	16.24	13.80	13.55
รามคำแหง (ปลาย)	20.51	38.20	17.14	32.33	15.94	28.06	22.82	29.62	29.17	38.12	23.11	32.10
รามอินทรา	22.67	41.08	18.11	30.39	18.05	24.58	23.69	30.95	31.26	37.67	20.69	33.29
ลาดพร้าว	13.24	17.12	9.84	17.68	10.34	14.16	12.74	19.56	19.47	21.32	13.81	19.48
วิภาวดีรังสิต	22.26	48.69	22.24	50.35	27.76	48.20	30.33	53.37	41.70	59.95	36.99	57.93
ศรีนครินทร์	20.12	22.03	16.86	19.77	15.25	20.72	23.83	25.83	21.79	24.96	21.11	20.45
ศรีบูรพา	16.40	13.96	19.31	21.59	18.36	15.54	13.10	14.98	21.21	19.77	13.63	14.31
ศรีอยุธยา	16.27	10.76	16.36	16.65	16.53	15.85	18.80	19.28	22.52	21.42	15.89	16.23
สวรรคโลก	11.23	12.46	13.10	15.21	14.04	17.15	18.99	16.22	19.92	15.90	15.05	15.56
สาทร	10.61	10.14	9.54	11.00	10.23	10.10	13.52	12.39	10.82	12.26	11.62	9.95
สามเสน	15.39	14.67	16.71	16.79	15.15	14.22	16.49	15.92	21.47	17.24	15.84	15.64
สีลม	14.62	11.42	11.48	10.66	12.29	9.47	13.62	10.57	17.84	12.38	10.83	11.71
สุขุมวิท	11.40	13.42	11.10	15.48	10.64	14.33	12.48	14.30	20.33	21.31	11.81	15.71
สุรศักดิ์	11.73	14.90	8.66	7.67	9.34	5.55	14.56	16.74	17.00	19.63	10.36	9.21
เสรีไทย	23.67	26.76	28.70	26.32	25.28	24.25	29.91	30.29	31.99	28.86	25.92	27.72
หลานหลวง	19.78	-	18.58	-	24.14	-	16.44	-	30.93	-	25.16	-
อรุณอมรินทร์	16.32	25.66	20.42	31.33	20.05	25.90	21.38	31.34	21.96	25.05	21.83	39.93
อโศกดินแดง	16.71	13.80	20.68	15.97	25.42	14.59	18.17	14.04	27.59	18.52	19.74	17.00

	2560		2561		2562		2563		2564		2565	
	ขาเข้า	ขาออก	ขาเข้า	ขาออก	ขาเข้า	ขาออก	ขาเข้า	ขาออก	ขาเข้า	ขาออก	ขาเข้า	ขาออก
อินทรพิทักษ์-เพชรเกษม	23.72	27.04	22.01	24.92	22.00	24.33	22.38	25.06	26.52	31.33	22.55	25.46

หมายเหตุ: (1) ช่วงเร่งด่วนเช้า 07:00-09:00 น. (2) ถนนเยาวราช เดินรถทางเดียว (3) ถนนหลานหลวงขาออกเฉพาะเดินรถมวลชน

ที่มา: รายงานสถิติจราจร ปี 2560-2565 สำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร

ตารางที่ ก-8 อัตราความเร็วเฉลี่ยในการเดินทางช่วงเร่งด่วน pHo ในเขตกรุงเทพมหานคร ปี พ.ศ. 2560-2565

	2560		2561		2562		2563		2564		2565	
	ขาเข้า	ขาออก	ขาเข้า	ขาออก	ขาเข้า	ขาออก	ขาเข้า	ขาออก	ขาเข้า	ขาออก	ขาเข้า	ขาออก
งามวงศ์วาน	24.22	27.95	32.38	30.39	28.84	27.53	26.99	24.30	36.00	34.53	21.90	19.87
จรัญสนิทวงศ์	21.13	23.59	26.42	26.16	21.57	25.23	20.76	21.59	26.34	26.61	30.45	30.14
เจริญกรุง(ต้น)	10.92	14.51	10.36	14.83	14.58	15.81	10.57	14.77	14.48	16.96	14.81	14.66
เจริญกรุง(ปลาย)	11.32	10.67	14.42	12.72	11.59	13.89	12.76	13.39	20.51	16.86	15.25	18.14
เจริญนคร	29.40	30.45	28.50	29.60	25.09	26.76	27.20	23.06	27.43	30.61	30.73	26.12
แจ้งวัฒนะ	17.55	18.47	14.93	19.66	21.12	17.10	20.22	22.33	27.72	30.90	13.56	12.97
นครราชสีมา	11.33	14.64	13.43	14.94	13.63	15.89	12.75	13.70	17.57	16.35	12.52	14.82
นราธิวาสราชนครินทร์	13.32	18.20	14.18	16.57	12.06	13.82	14.19	16.69	17.70	22.24	11.93	15.20
นวมินทร์	26.46	25.89	26.41	26.61	24.30	23.15	21.53	24.05	25.49	28.39	22.72	24.53
บรมราชชนนี	41.82	53.32	33.03	51.43	33.23	48.67	27.31	44.37	37.08	59.75	36.37	49.04
บางนา - ตราด	27.82	28.87	25.08	21.53	28.89	24.78	29.84	26.94	27.74	27.56	27.80	27.61
ประชาธิปก	21.45	19.78	21.78	17.57	17.66	15.72	18.87	18.61	21.52	21.64	21.56	17.77
ประชาสงเคราะห์	11.58	15.45	11.18	16.77	12.51	18.68	14.28	18.83	14.51	17.06	13.08	18.45
ประเสริฐมนูกิจ	24.06	23.00	23.35	21.71	21.47	19.55	18.32	20.56	30.47	26.66	21.61	23.50
พญาไท	9.76	7.88	8.78	10.36	8.84	7.78	10.06	9.36	16.19	17.26	8.41	9.28
พระราม 9	33.22	35.80	43.56	37.93	40.44	36.03	29.29	28.41	37.69	42.06	35.84	39.04
พระรามที่ 1	9.38	6.45	8.73	9.31	9.11	9.08	15.95	13.19	12.65	10.64	9.82	6.06
พระรามที่ 2	46.24	43.05	43.79	47.85	43.36	36.89	42.52	37.83	50.41	44.28	47.93	39.52
พระรามที่ 3	42.92	38.91	42.22	39.52	37.36	28.86	36.11	24.11	40.72	36.51	43.76	26.93
พระรามที่ 4	15.97	15.04	13.62	13.88	13.36	13.42	16.24	16.18	20.13	18.43	13.95	18.42
พระรามที่ 5	17.72	16.52	14.68	15.02	17.09	16.06	16.36	17.29	24.47	21.23	16.46	16.06
พระรามที่ 6	20.35	18.72	12.32	17.59	16.42	18.26	14.92	17.83	20.75	22.06	12.98	15.05
พหลโยธิน	13.09	15.69	15.14	16.55	16.27	19.59	21.29	25.02	29.54	28.21	21.58	23.02
พัฒนาการ	17.74	20.19	22.24	22.69	20.97	27.06	14.56	20.34	25.84	28.32	21.29	25.33
พิษณุโลก	20.05	8.81	23.01	11.85	21.51	11.00	25.56	11.83	25.85	12.82	24.37	13.45
เพชรบุรีตัดใหม่	11.64	16.31	12.56	15.30	11.83	16.01	11.34	15.84	18.88	27.07	13.67	19.15
เยาวราช	-	13.24	-	12.67	-	14.03	-	11.52	-	17.09	-	12.61
รัชดาภิเษก	23.68	29.35	22.93	30.34	29.96	34.48	30.35	37.06	30.74	44.69	28.49	37.20
ราชดำเนิน	11.77	10.50	14.37	16.22	10.70	12.06	9.15	12.86	15.30	17.90	14.31	14.86
ราชดำริ	6.27	10.81	6.90	11.30	6.97	10.50	9.26	12.43	12.99	16.98	8.24	11.90

	2560		2561		2562		2563		2564		2565	
	ขาเข้า	ขาออก	ขาเข้า	ขาออก	ขาเข้า	ขาออก	ขาเข้า	ขาออก	ขาเข้า	ขาออก	ขาเข้า	ขาออก
ราชวิถี	8.53	12.85	11.92	12.67	13.27	11.91	11.32	15.09	19.99	19.34	12.30	11.53
รามคำแหง(ต้น)	16.27	22.04	12.18	15.60	15.04	15.87	14.66	14.78	10.44	12.87	16.62	21.33
รามคำแหง(ปลาย)	25.81	31.86	20.26	27.27	16.23	22.43	22.97	28.54	24.87	34.38	24.07	32.34
รามอินทรา	23.28	35.62	26.31	24.99	25.14	21.42	26.60	27.19	25.13	24.64	30.22	30.26
ลาดพร้าว	17.07	16.70	11.62	16.69	13.23	13.25	12.76	18.17	20.04	22.34	15.09	16.03
วิภาวดีรังสิต	39.03	39.83	38.80	42.52	40.55	44.36	47.24	51.23	58.04	50.10	47.42	44.97
ศรีนครินทร์	21.71	28.29	20.17	25.72	15.58	21.09	16.68	20.50	24.44	27.70	18.46	26.48
ศรีบูรพา	12.01	15.54	12.12	17.43	15.88	18.85	12.39	13.29	17.31	13.72	12.76	15.56
ศรีอยุธยา	11.77	9.90	17.11	13.63	13.83	16.04	18.05	12.80	22.51	15.00	14.97	14.91
สวรรคโลก	11.02	12.17	16.58	17.29	15.30	17.84	14.34	15.66	16.11	19.99	12.02	16.76
สาทร	9.66	8.40	8.29	6.79	7.47	6.56	9.39	7.05	13.72	13.50	10.43	9.84
สามเสน	10.61	15.21	15.73	15.40	9.66	13.17	13.63	15.45	20.19	17.76	15.34	18.53
สีลม	11.07	8.71	8.23	8.46	8.05	7.85	10.37	8.03	13.94	12.02	10.30	10.83
สุขุมวิท	13.29	12.84	11.27	11.47	11.14	11.60	10.96	12.12	18.36	18.94	11.29	13.63
สุรศักดิ์	13.86	6.74	6.53	10.48	9.80	9.10	12.06	18.11	15.33	15.72	10.09	9.22
เสรีไทย	30.26	28.76	30.18	24.92	31.28	26.49	25.74	23.44	25.51	24.08	28.90	25.55
หลานหลวง	13.03	-	20.57	-	20.36	-	18.27	-	20.84	-	17.89	-
อรุณอมรินทร์	16.38	25.05	15.51	21.80	14.85	23.93	20.92	25.33	19.60	28.09	23.24	32.73
อโศกดินแดง	17.86	12.04	21.05	13.63	18.26	12.35	20.31	15.73	24.85	21.99	24.82	13.58
อินทรพิทักษ์-เพชรเกษม	23.19	24.58	22.67	25.67	23.16	26.38	27.47	29.89	28.96	33.86	27.33	28.31

หมายเหตุ: (1) ช่วงเร่งด่วนเย็น 17:00-19:00 น. (2) ถนนเยาวราช เดินรถทางเดียว (3) ถนนหลานหลวงขาออกเฉพาะเดินรถมวลชน

ที่มา: รายงานสถิติจราจร ปี 2560-2565 สำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร

ตารางที่ ก-9 อัตราความเร็วเฉลี่ยในการเดินทางในเขตกรุงเทพมหานครชั้นใน ปี พ.ศ. 2560-2565

ลำดับ	ชื่อถนน	ความเร็วในการเดินทาง (เข้า-ออก) ในช่วงเร่งด่วน (กม/ชม)											
		ปี 2560		ปี 2561		ปี 2562		ปี 2563		ปี 2564		ปี 2565	
		ขาเข้า	ขาออก	ขาเข้า	ขาออก	ขาเข้า	ขาออก	ขาเข้า	ขาออก	ขาเข้า	ขาออก	ขาเข้า	ขาออก
1	จรัญสนิทวงศ์	23.55	23.12	25.05	23.08	22.86	24.91	21.49	23.07	28.33	27.06	30.92	29.86
2	เจริญกรุง (ต้น)	11.88	13.75	12.53	15.47	14.87	17.31	14.35	17.3	15.87	17.67	16.08	16.93
3	เจริญกรุง (ปลาย)	12.82	12.3	15.08	13.14	12.78	12.53	13.32	14.98	19.75	17.98	14.96	17.03
4	นครราชสีมา	11.9	17.01	15.34	15.5	10.22	13.13	12.38	15.97	16.43	20.6	12.25	16.97
5	นราธิวาสราช-นครินทร์	12.39	14.79	12.68	16.41	17.22	16.08	13.69	14.07	17.31	17.7	13.8	14.74
6	ประชาสงเคราะห์	11.7	16.06	12.7	18.2	11.79	17.91	14.94	18.63	14.83	19.13	13.1	19.2
7	พญาไท	10.79	9.95	10.68	11.57	10.67	10.37	12.04	11.15	17.42	19.94	12.58	12.14
8	พระรามที่ 1	10.89	8.09	10.26	9.58	10.85	10.21	15.8	12.49	15.39	12.36	14.27	9.15
9	พระรามที่ 4	17.75	15.37	16.33	15.65	14.83	14.8	16.88	14.38	22.57	20.65	17.42	17.05
10	พระรามที่ 5	17	16.46	15.83	15.63	16.54	16.56	16.64	17.89	20.95	20.72	15.4	18.17

ลำดับ	ชื่อถนน	ความเร็วในการเดินทาง (เข้า-ออก) ในช่วงเร่งด่วน (กม/ชม)											
		ปี 2560		ปี 2561		ปี 2562		ปี 2563		ปี 2564		ปี 2565	
		ขาเข้า	ขาออก	ขาเข้า	ขาออก	ขาเข้า	ขาออก	ขาเข้า	ขาออก	ขาเข้า	ขาออก	ขาเข้า	ขาออก
11	พระรามที่ 6	17.77	18.33	13.71	16.98	16.98	18.18	15.45	17	18.53	21.25	14.42	16.36
12	พหลโยธิน	15.96	16.76	17.12	16.53	17.4	18	19.51	21.73	24.57	25.45	19.4	22.62
13	พิษณุโลก	20.8	9.96	21.55	10.88	20.21	10.36	24.98	13.24	26.15	14.95	24.23	23.94
14	เพชรบุรีตัดใหม่	10.26	14.59	10.17	13.81	15.39	13.44	12.2	19.25	18.77	27.85	12.56	22.2
15	เยาวราช (เดินรถทางเดียว)	-	15.28	-	15.17	-	16.29	-	16.28	-	17.96	-	16.45
16	ราชดำเนิน	10.68	10.56	13.12	15.76	10.96	12.55	10.6	13.19	14.33	17.9	13.38	15.09
17	ราชดำริ	10.01	11.32	10.68	12.45	10.37	12.59	14.18	13.39	15.91	16.9	12.02	13.68
18	ราชวิถี	10.52	12.91	12.25	16.18	13.2	16.32	11.42	15.97	18.68	22.23	11.46	12.32
19	วิภาวดีรังสิต	47.46	65.37	47.5	48.64	44.38	55.07	41.14	54.42	50.48	53.48	45.28	58.26
20	ศรีอยุธยา	14.02	10.33	16.74	15.14	15.18	15.95	18.43	16.04	22.51	18.21	15.43	15.57
21	สวรรคโลก	11.13	12.31	14.84	16.25	14.67	17.49	16.66	15.94	18.02	17.94	13.53	16.16
22	สาทร	10.13	9.27	8.91	8.9	8.85	8.33	11.46	9.72	12.27	12.88	11.03	9.89
23	สามเสน	13	14.94	16.25	16.14	12.41	13.69	15.06	15.69	20.83	17.5	15.59	17.18
24	สีลม	12.85	10.06	9.86	9.56	10.17	8.66	11.99	9.3	15.89	12.2	10.56	1.27
25	สุรศักดิ์	12.79	10.82	7.59	9.08	9.55	7.19	13.31	17.42	16.17	17.68	10.23	9.21
26	หลานหลวง (Oneway)	16.41	-	19.58	-	22.25	-	17.36	-	25.89	-	21.53	-
27	อรุณอัมรินทร์	16.35	25.36	17.97	26.56	17.45	24.92	21.15	28.33	20.78	26.57	22.54	36.33
28	อโศกดินแดง	17.29	12.92	20.86	14.8	21.84	13.47	19.24	14.88	26.22	20.76	22.28	15.29

ที่มา: รายงานสถิติจราจร ปี 2560-2565, สำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร

ตารางที่ ก-10 อัตราความเร็วเฉลี่ยในการเดินทางในเขตกรุงเทพมหานครชั้นกลาง ปี พ.ศ. 2560-2565

ลำดับ	ชื่อถนน	ความเร็วในการเดินทาง (เข้า-ออก) ในช่วงเร่งด่วน (กม/ชม)											
		ปี 2560		ปี 2561		ปี 2562		ปี 2563		ปี 2564		ปี 2565	
		ขาเข้า	ขาออก	ขาเข้า	ขาออก	ขาเข้า	ขาออก	ขาเข้า	ขาออก	ขาเข้า	ขาออก	ขาเข้า	ขาออก
1	งามวงศ์วาน	20.48	25.92	25.8	28.49	24.81	24.94	26.21	22.59	35.56	36.18	2.013	21
2	เจริญนคร	28.52	26.9	29.66	27.53	25.78	23.45	30.67	23.53	30.3	29.72	31.34	24.31
3	นวมินทร์	24.19	26.44	23.46	26.63	23.14	23.16	22.54	24.81	26.88	29.5	22.37	24.51
4	ประชาธิปก	20.38	17.22	22.31	17.31	19.05	15.23	23.55	18.19	25.13	19.68	23.95	16.26
5	ประเสริฐมนูกิจ	21.26	26.93	22.16	23.73	20.62	20.99	19.71	25.26	28.73	25.16	20.59	23.82
6	พระราม 9	26.68	43.41	30.99	40.03	32.57	36.66	26.85	34.38	35.35	42	28.21	42.81
7	พระรามที่ 3	45.96	34.49	45.44	33.46	41.26	24.51	38.29	22.43	42.95	34.93	42.01	28.43
8	พหลโยธิน	12.39	16.74	13.39	16.27	17.97	25.12	21.83	31.69	31.77	34	22.22	33.25
9	พัฒนาการ	14.69	22.82	16.89	25.75	18.84	26.3	16.06	20.85	28.42	32.49	19.17	30.42
10	เพชรบุรีตัดใหม่	13.57	21.33	12.55	17.98	14.27	22.08	14.52	18.48	19.44	26.31	14.07	21.19
11	รัชดาภิเษก	20.77	26.62	20.18	30.16	27.68	38.93	26.36	42.43	30.3	46.49	26.03	41.52
12	รามคำแหง (ต้น)	16.97	22.59	12.28	16.13	13.07	14.78	13.5	14.25	13.34	14.56	15.21	17.44

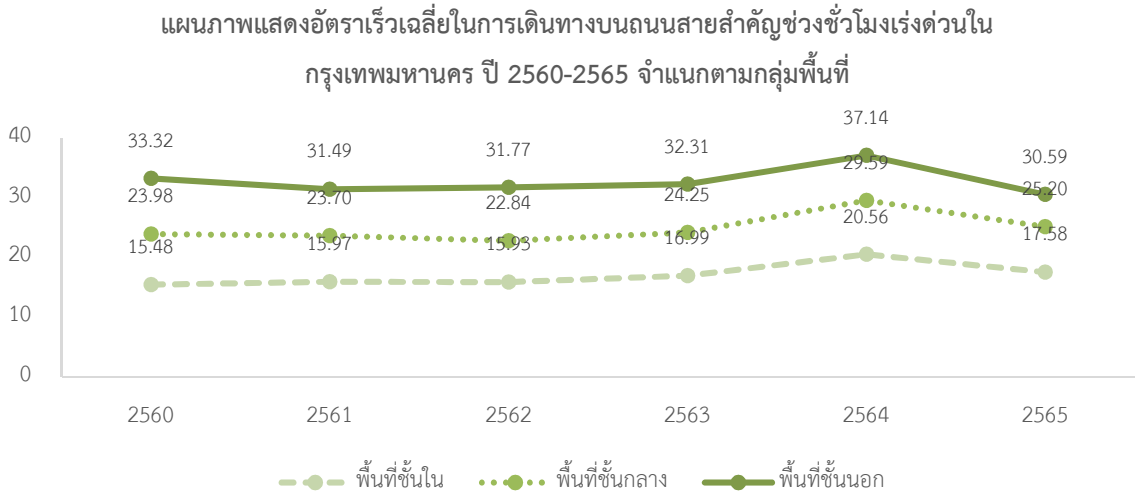
ลำดับ	ชื่อถนน	ความเร็วในการเดินทาง (เข้า-ออก) ในช่วงเร่งด่วน (กม/ชม)											
		ปี 2560		ปี 2561		ปี 2562		ปี 2563		ปี 2564		ปี 2565	
		ขาเข้า	ขาออก	ขาเข้า	ขาออก	ขาเข้า	ขาออก	ขาเข้า	ขาออก	ขาเข้า	ขาออก	ขาเข้า	ขาออก
13	รามคำแหง (ปลาย)	23.16	35.03	18.7	29.75	16.09	25.25	22.9	29.08	27.02	36.25	23.59	32.22
14	รามอินทรา	22.97	38.35	22.21	27.69	21.59	23	25.15	29.07	28.19	31.16	25.46	31.78
15	ลาดพร้าว	15.15	16.91	10.73	17.18	11.79	13.71	12.75	17.37	19.76	21.83	14.45	17.75
16	วิภาวดีรังสิต	25.78	42.36	26.07	52.16	30.94	43.62	40.22	53.7	50.6	54.79	42.31	48.59
17	ศรีนครินทร์	20.91	25.16	18.52	22.74	15.42	20.9	20.26	23.17	23.11	26.33	19.79	23.47
18	ศรีบูรพา	14.21	14.75	15.71	19.51	17.12	17.19	12.75	14.13	19.26	16.6	13.16	14.99
19	สุขุมวิท	12.34	13.13	11.19	13.48	10.89	12.96	11.78	13.29	19.35	20.12	11.55	14.67
20	เสรีไทย	26.97	27.76	29.44	25.62	28.28	25.37	27.82	26.86	28.75	26.47	27.51	26.56
21	อินทรพิทักษ์ เพชรเกษม	26.87	27.95	22.74	33.44	23.04	26.83	27.18	31.96	32.78	40.11	30.61	29.82

ที่มา: รายงานสถิติจราจร ปี 2560-2565, สำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร

ตารางที่ ก-11 อัตราความเร็วเฉลี่ยในการเดินทางในเขตกรุงเทพมหานครชั้นนอก ปี พ.ศ. 2560-2565

ลำดับ	ชื่อถนน	ความเร็วในการเดินทาง (เข้า-ออก) ในช่วงเร่งด่วน (กม/ชม)											
		ปี 2560		ปี 2561		ปี 2562		ปี 2563		ปี 2564		ปี 2565	
		ขาเข้า	ขาออก	ขาเข้า	ขาออก	ขาเข้า	ขาออก	ขาเข้า	ขาออก	ขาเข้า	ขาออก	ขาเข้า	ขาออก
1	แจ้งวัฒนะ	20.41	23.76	17.78	21	25.3	20.88	23.7	24.5	29.73	31.03	18.53	17.85
2	บรมราชชนนี	38.71	49.44	37.16	52.82	32.43	49.57	36.89	49.51	40.91	56.62	32.41	49.95
3	บางนา - ตราด	31.89	25.31	26.37	20.89	32.35	24.09	32.32	24.82	31.21	27.48	29.23	25.7
4	พระรามที่ 2	50.28	44.44	46.79	45.39	46.38	38.73	42.61	37.38	52.09	43.86	43.94	37.86
5	อินทรพิทักษ์ เพชรเกษม	23.36	25.55	22.76	23.98	22.87	25.1	24.72	26.68	27.13	31.29	23.87	26.51

ที่มา: รายงานสถิติจราจร ปี 2560-2565, สำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร



ที่มา: รายงานสถิติจราจร ปี 2560-2565, สำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร

รูปที่ ก-1 การเปลี่ยนแปลงอัตราความเร็วเฉลี่ยในการเดินทางในเขตกรุงเทพมหานครจำแนกตามกลุ่มพื้นที่

8) ปริมาณจราจรบนทางแยกถนนในเขตกรุงเทพมหานคร

ข้อมูลปริมาณจราจรบริเวณทางแยกในเขตกรุงเทพมหานคร 15 อันดับสูงสุด ในปี พ.ศ. 2564

ตารางที่ ก-12 ปริมาณจราจรบริเวณทางแยกในเขตกรุงเทพมหานคร สูงสุด 15 อันดับ ปี พ.ศ. 2564

ลำดับ	ชื่อทางแยก	ปริมาณจราจร (คัน)			
		ช่วงเร่งด่วนเช้า (07:00-09:00 น.)	นอกเวลาเร่งด่วน (09:00-16:00 น.)	ช่วงเร่งด่วนเย็น (16:00-19:00)	รวม 12 ชั่วโมง (07:00-19:00 น.)
1	บรมราชชนนี - ราชพฤกษ์	44,637	143,904	65,004	253,545
2	พรานนก - กาญจนาภิเษก - กาญจนาภิเษก	33,771	109,757	54,154	197,682
3	ประเสริฐมนูกิจ - ประดิษฐ์มนูธรรม	28,115	97,123	44,311	169,549
4	พรานนก - กาญจนาภิเษก - ราชพฤกษ์	28,526	93,302	45,230	167,058
5	วงเวียนหลักสี่	26,127	93,711	44,206	164,044
6	ตากสิน	26,090	85,173	36,304	147,567
7	เพชรเกษม - ราชพฤกษ์	24,522	78,237	33,211	135,970
8	ประชานุกูล	21,232	75,009	34,232	130,473
9	วิทยุ	22,289	72,254	30,190	124,733
10	พงษ์เพชร	21,962	67,883	29,215	119,060
11	ศูนย์วิจัยเหนือ	20,028	67,796	29,971	117,795
12	เกษตร	20,373	67,325	28,385	116,083
13	บรมราชชนนี	18,613	64,152	32,564	115,329
14	พระราม 9	18,902	67,010	27,894	113,806
15	พระราม 2	19,475	63,336	27,931	110,742

ที่มา: สำนักการจราจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร

ก.2 ข้อมูลการใช้ระบบขนส่งสาธารณะ

1) ระบบรถไฟฟ้า

ตารางที่ ก-13 จำนวนผู้โดยสารใช้บริการระบบรถไฟฟ้ารายปี พ.ศ. 2559-2565

เส้นทางรถไฟฟ้า	จำนวนผู้โดยสาร (ล้านคน/ปี)						
	2559	2560	2561	2562	2563	2564	2565
สายสีแดงเข้ม (N-S) [3]	-	-	-	-	-	0.54	4.45
สายสีแดงอ่อน (E-W) [3]	-	-	-	-	-	0.03	0.33
ARL	-	22.63	23.54	25.93	14.93	7.98	15.94
สายสีเขียวอ่อน (สายสุขุมวิท)	184.35	188.04	189.23	207.66	144.71	89.18	153.85
สายสีเขียวเข้ม (สายสีลม)	64.32	64.69	63.46	64.36	37.49	19.00	31.08
สายสีน้ำเงิน [1]	100.36	107.98	114.25	124.65	96.01	53.70	98.49
สายสีม่วง [1]	3.05	11.65	17.71	19.77	16.84	9.83	16.14
สายสีทอง [2]	-	-	-	-	0.00	0.02	0.16
	352.08	**390.61**	**395.32**	**427.89**	**297.82**	**172.32**	**320.44**

หมายเหตุ: [1]รวมผู้โดยสารเปลี่ยนถ่ายที่สถานีเตาปูน

[2]สายสีทอง เปิดให้บริการ 16 ธันวาคม พ.ศ. 2563

[3]สายสีแดงเข้มและแดงอ่อน เปิดให้บริการ 29 พฤศจิกายน พ.ศ. 2564

ตารางที่ ก-14 จำนวนผู้โดยสารใช้บริการระบบรถไฟฟ้ารายวัน ปี พ.ศ. 2559-2566

เส้นทางรถไฟฟ้า	จำนวนผู้โดยสารเฉลี่ยวันทำงาน (พันคนต่อวันทำงาน)							
	2559	2560	2561	2562	2563	2564	2565 [5]	2566 [6]
สายสีแดงเข้ม (N-S) [3]	-	-	-	-	-	9.02	17.22	19.85
สายสีแดงอ่อน (E-W) [3]	-	-	-	-	-	0.52	1.18	1.42
ARL	-	67.11	69.22	76.58	45.42	24.41	60.50	68.19
สายสีเขียวอ่อน (สายสุขุมวิท)	565.85	574.18	594.03	672.31	462.30	270.71	591.78	684.50
สายสีเขียวเข้ม (สายสีลม)	193.35	196.46	192.72	195.44	113.84	57.89	132.67	146.42
สายสีน้ำเงิน [1]	306.10	330.58	349.66	379.54	298.38	166.21	388.99	463.62
สายสีม่วง [1]	22.76	35.63	55.12	61.72	52.97	30.83	64.51	69.29
สายสีทอง [2]	-	-	-	-	7.17	1.83	4.23	6.13
สายสีเหลือง [4]	-	-	-	-	-	-	-	41.46
รวม	**1,088.06**	**1,203.96**	**1,260.75**	**1,385.60**	**980.09**	**561.43**	**1,261.08**	**1,500.88**

หมายเหตุ: [1]รวมผู้โดยสารเปลี่ยนถ่ายที่สถานีเตาปูน

[2]สายสีทอง เปิดให้บริการ 16 ธันวาคม พ.ศ. 2563

[3]สายสีแดงเข้มและแดงอ่อน เปิดให้บริการ 29 พฤศจิกายน พ.ศ. 2564

[4]สายสีเหลือง เปิดให้บริการ 19 มิถุนายน พ.ศ. 2566

[5]จำนวนผู้โดยสารเฉลี่ย ณ เดือนกันยายน พ.ศ. 2565

[6]จำนวนผู้โดยสารเฉลี่ย ณ เดือนกรกฎาคม-สิงหาคม พ.ศ. 2566

ที่มา: กรมการขนส่งทางราง การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย บริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)
บริษัท กรุงเทพธนาคม จำกัด ศูนย์ปฏิบัติการและมวลชนสัมพันธ์ โครงการแอร์พอร์ต เรลลิงค์

2) รถโดยสารประจำทาง

ข้อมูลจำนวนรถโดยสารประจำทาง ขสมก.ที่ให้บริการบนเส้นทางเดินรถในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ในปี พ.ศ. 2565 มีจำนวน 2,885 คัน โดยให้บริการจำนวน 119 เส้นทาง และมีจำนวนผู้โดยสาร 691,100 คน/วัน แสดงรายละเอียดดังนี้

ตารางที่ ก-15 จำนวนเส้นทางและจำนวนรถโดยสารประจำทาง (ขสมก.) ปี พ.ศ. 2558-2565

รถเมล์ ขสมก.		
ปีงบประมาณ	**จำนวนเส้นทาง**	**จำนวนรถโดยสารประจำทาง (คัน)**
2560	118	2,774
2561	118	2,671
2562	117	3,005
2563	112	3,005
2564	118	2,966
2565	119	2,885

หมายเหตุ: ข้อมูล ณ เดือนกันยายน ของทุกปี

ปี พ.ศ. 2565 ข้อมูล ณ เดือนมิถุนายน พ.ศ. 2565

ที่มา: องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

ตารางที่ ก-16 จำนวนผู้ใช้บริการรถโดยสารประจำทาง ปี พ.ศ. 2558-2566

ประเภท	จำนวนเส้นทาง[4]	จำนวนผู้โดยสาร (คน/วันทำงาน)							
		2558 [3]	2560	2561	2562	2563	2564	2565[1]	2566[2]
รถเมล์ ขสมก.	119	1,060,000	855,700	1,113,700	1,010,200	701,700	458,100	691,100	692,900
ผู้ประกอบการร่วมบริการ	59	2,990,000	-	-	-	-	-	-	-
ผู้โดยสารรวม	**178**	**4,050,000**	**855,700**	**1,113,700**	**1,010,200**	**701,700**	**458,100**	**691,100**	**692,900**

หมายเหตุ: [1]จำนวนผู้โดยสาร ณ เดือนกันยายน พ.ศ.2565

[2]จำนวนผู้โดยสาร เดือนกรกฎาคม-สิงหาคม พ.ศ.2566

ที่มา: [3]โครงการศึกษาความปลอดภัยในการใช้รถตู้โดยสารประจำทาง (พ.ศ. 2559)

[4]องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ บริษัท สมาร์ทบัส จำกัด บริษัท ไทย สมายล์ บัส จำกัด

องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

3) รถโดยสารด่วนพิเศษ (Bus Rapid Transit: BRT)

รถโดยสารด่วนพิเศษเปิดให้บริการตั้งแต่วันที่ 29 เดือนพฤษภาคม พ.ศ. 2550 ปัจจุบันมีรถโดยสารให้บริการ จำนวน 25 คัน ระยะทาง 15.9 กิโลเมตร จำนวน 12 สถานี และมีจำนวนผู้โดยสารที่ใช้บริการ ดังนี้

ตารางที่ ก-17 จำนวนผู้โดยสารที่ใช้บริการรถโดยสารด่วนพิเศษ (BRT) ปี พ.ศ. 2558-2566

จำนวนผู้โดยสารที่ใช้บริการ BRT	ปี (พ.ศ.)							
	2559	2560	2561	2562	2563	2564	2565[1]	2566[2]
ล้านคนต่อปี	7.04	5.78	4.56	4.65	3.30	1.71	2.12	2.17
คนต่อวันทำงาน	22,600	18,800	15,000	15,400	11,100	5,600	10,200	10,600

หมายเหตุ: [1]จำนวนผู้โดยสาร ณ เดือนกันยายน พ.ศ.2565

[2]จำนวนผู้โดยสาร เดือนกรกฎาคม-สิงหาคม พ.ศ.2566

ที่มา: บริษัท กรุงเทพธนาคม จำกัด

4) เรือโดยสาร

ผู้โดยสารที่ใช้บริการเรือโดยสาร ปี พ.ศ. 2565 มีจำนวนผู้โดยสาร 18.67 ล้านคน และคิดเป็นจำนวน 80,300 คนต่อวัน (วันทำงาน) รายละเอียดแสดงดังนี้

ตารางที่ ก-18 จำนวนผู้โดยสารรายปีที่ใช้บริการเรือโดยสาร ปี พ.ศ. 2558-2565

ประเภท	จำนวนผู้โดยสารที่ใช้บริการเรือโดยสาร (ล้านคนต่อปี)							
	2558	2559	2560	2561	2562	2563	2564	2565
เรือด่วนเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา	13.21	13.63	15.45	13.67	13.33	4.83	2.06	3.40
เรือโดยสารคลองแสนแสบ	18.49	18.63	18.78	19.25	22.57	9.44	4.65	6.49
เรือยนต์โดยสารข้ามฟาก	20.61	18.94	18.84	18.18	16.96	8.43	6.45	8.78
เรือคลองพระโขนง	N/A	N/A	0.06	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
รวม	**52.31**	**51.20**	**53.13**	**51.10**	**52.86**	**22.70**	**13.16**	**18.67**

หมายเหตุ: จำนวนผู้โดยสารขาขึ้น (Boarding)

ที่มา: สำนักแผนงาน กรมเจ้าท่า และกระทรวงคมนาคม

ตารางที่ ก-19 จำนวนผู้โดยสารรายวันที่ใช้บริการเรือโดยสาร ปี พ.ศ. 2558-2566

ประเภท	จำนวนผู้โดยสารที่ใช้บริการเรือโดยสาร (คน/วันทำงาน)								
	2558	2559	2560	2561	2562	2563	2564	2565[(1)]	2566[(2)]
เรือด่วนเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา	41,200	43,200	47,800	42,600	40,700	16,200	7,300	11,900	15,300
เรือโดยสารคลองแสนแสบ	59,400	60,000	60,000	61,500	70,700	30,000	15,600	42,000	47,600
เรือยนต์โดยสารข้ามฟาก	56,800	52,800	53,300	51,500	48,200	34,200	22,100	18,900	22,300
เรือคลองพระโขนง	N/A	N/A	200	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
รวม	**157,400**	**156,000**	**161,300**	**155,600**	**159,600**	**80,400**	**45,000**	**72,800**	**85,200**

หมายเหตุ: จำนวนผู้โดยสารขาขึ้น (Boarding)

[(1)]จำนวนผู้โดยสาร ณ เดือนกันยายน พ.ศ. 2565

[(2)]จำนวนผู้โดยสาร เดือนกรกฎาคม-สิงหาคม พ.ศ. 2566

ที่มา: ข้อมูลปี พ.ศ. 2558-2564 จากสำนักแผนงาน กรมเจ้าท่า และข้อมูลปี พ.ศ. 2565-2566 จากกระทรวงคมนาคม

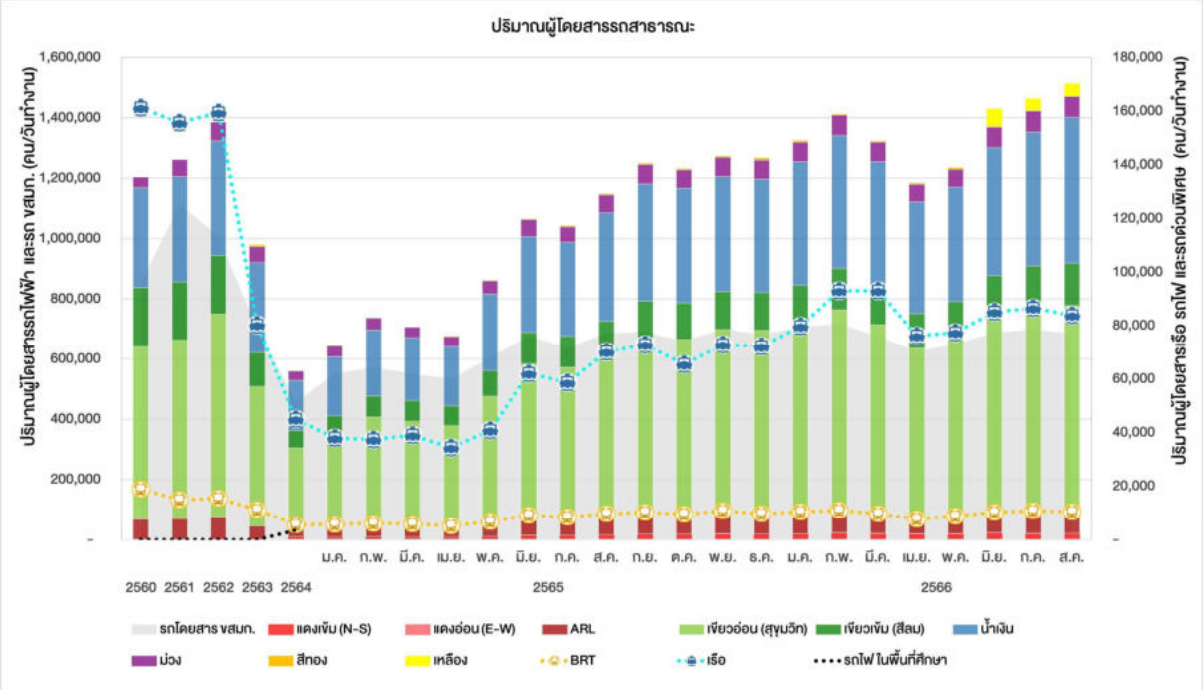
ตารางที่ ก-20 สรุปจำนวนผู้โดยสารเฉลี่ยวันทำงานที่ใช้ระบบขนส่งสาธารณะ

หน่วย: พันคนต่อวัน

ปี พ.ศ.	2560	2561	2562	2563	2564	2565	2566							
							ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.
แดงเข้ม (N-S)	-	-	-	-	9.0	17.2	18.6	20.8	19.6	17.6	17.6	20.6	19.6	20.1
แดงอ่อน (E-W)	-	-	-	-	0.5	1.2	1.7	1.9	1.8	1.6	1.6	1.9	1.4	1.4
ARL	67.1	69.2	76.6	45.4	24.4	60.5	63.6	67.0	65.0	59.1	60.8	66.1	66.8	69.6
เขียวอ่อน (สุขุมวิท)	574.2	594.0	672.3	462.3	270.7	591.8	631.5	674.1	628.4	558.0	590.3	655.1	681.7	687.3
เขียวเข้ม (สีลม)	196.5	192.7	195.4	113.8	57.9	132.7	129.7	138.4	129.0	114.6	121.2	134.5	140.0	141.1
น้ำเงิน	330.6	349.7	379.5	298.4	166.2	389.0	410.1	439.7	411.7	371.3	378.3	422.8	443.9	483.3
ม่วง	35.6	55.1	61.7	53.0	30.8	64.5	64.1	66.9	62.9	57.3	60.5	67.2	69.8	68.7
สีทอง	-	-	-	7.2	1.8	4.2	5.8	5.4	5.1	5.2	6.2	6.0	N/A	N/A
สีเหลือง	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	56.7	41.3	41.7
รวม ผดส.รถไฟฟ้า	**1,204.0**	**1,260.8**	**1,385.6**	**980.1**	**561.4**	**1,261.1**	**1,325.1**	**1,414.3**	**1,323.5**	**1,184.6**	**1,236.5**	**1,430.9**	**1,464.6**	**1,513.2**
BRT	18.8	15.0	15.4	11.1	5.6	10.2	10.4	10.9	9.8	7.6	8.8	10.3	10.8	10.4
เรือด่วนเจ้าพระยา	47.8	42.6	40.7	16.2	7.3	11.9	16.7	18.0	15.6	12.2	12.5	14.5	15.3	15.3
เรือคลองแสนแสบ	60.0	61.5	70.7	30.0	15.6	42.0	44.0	55.7	56.5	42.8	44.3	48.9	48.5	46.7
เรือยนต์ข้ามฟาก	53.3	51.5	48.2	34.2	22.1	18.9	19.0	19.4	21.0	21.2	20.5	21.7	22.7	21.8
เรือคลองพระโขนง	0.2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
รถไฟ*	-	-	-	-	3.6	-	-	-	-	-	-	-	-	-
รถโดยสาร ขสมก.	855.7	1,113.7	1,010.2	701.7	458.1	691.1	707.3	718.1	675.3	626.2	649.9	689.3	699.7	686.0
รวมทั้งหมด	**2,239.8**	**2,545.0**	**2,570.7**	**1,773.3**	**1,073.6**	**2,035.2**	**2,122.5**	**2,236.3**	**2,101.7**	**1,894.7**	**1,972.5**	**2,215.6**	**2,261.5**	**2,293.4**

หมายเหตุ: * ผู้โดยสารรถไฟเฉพาะขึ้น-ลงในพื้นที่ศึกษา

ที่มา: กรมการขนส่งทางราง, การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย, บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด, บริษัท กรุงเทพธนาคม จำกัด บริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน), กรมเจ้าท่า, การรถไฟแห่งประเทศไทย, องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ



รูปที่ ก-2 ปริมาณผู้โดยสารรถสาธารณะ

ก.3 ข้อมูลแหล่งกำเนิดการเดินทางพิเศษ (Special Generator)

ตารางที่ ก-21 จำนวนผู้โดยสารแหล่งกำเนิดการเดินทางพิเศษ (Special Generator)

	จำนวนผู้โดยสาร (ล้านคน)					
	2560	2561	2562	2563	2564	2565*
สถานีขนส่งผู้โดยสาร						
สถานีขนส่งเอกมัย	9.73	9.94	9.28	5.01	2.50	-
สถานีขนส่งสายใต้	8.07	5.01	3.87	4.91	-	-
สถานีขนส่งจตุจักร	38.97	33.78	23.41	16.07	8.94	-
รวมทุกสถานีขนส่ง	56.77	48.73	36.56	25.99	11.44	-
สถานีรถไฟ						
สถานีรถไฟกรุงเทพฯ (หัวลำโพง)	9.86	7.80	7.44	4.95	-	-
ท่าอากาศยาน						
ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ผู้โดยสารระหว่างประเทศ)	47.28	50.50	52.94	23.27	1.12	4.70
ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ผู้โดยสารในประเทศ)	11.06	11.65	11.96	7.23	4.35	6.94
รวมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	58.34	62.15	64.9	30.5	5.47	11.64
ท่าอากาศดอนเมือง (ผู้โดยสารระหว่างประเทศ)	13.19	15.80	17.22	7.28	0.01	0.27
ท่าอากาศดอนเมือง ผู้(โดยสารในประเทศ)	23.90	24.73	23.74	14.95	5.04	7.50
รวมท่าอากาศยานดอนเมือง	37.09	40.53	40.96	22.23	5.05	7.77
รวมทั้งหมด	**162.06**	**159.21**	**149.86**	**83.67**	**21.96**	**19.41**

หมายเหตุ: ข้อมูลแสดงจำนวนผู้โดยสารรวมทั้งเที่ยวไปและเที่ยวกลับ

* จำนวนผู้โดยสารตั้งแต่เดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2565

ที่มา: กรมขนส่งทางบก

การรถไฟแห่งประเทศไทย

บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)