



สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

ขับเคลื่อนแผนงานคมนาคม เพื่อความสุขของคนไทย อย่างยั่งยืน

การชี้แจงงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2569

เสนอ

คณะกรรมการวิสามัญพิจารณาศึกษาร่างพระราชบัญญัติ

งบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2569

วุฒิสภา

รายนามผู้ชี้แจง

1. นายปัญญา ชูพานิช

ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบาย

และแผนการขนส่งและจราจร

2. นายสุรพงษ์ เมี้ยนมิตร

รองผู้อำนวยการสำนักงานนโยบาย

และแผนการขนส่งและจราจร

3. นายจิรโรจน์ ศุกลรัตน์

รองผู้อำนวยการสำนักงานนโยบาย

และแผนการขนส่งและจราจร

4. นางสาวกฤติกา บุรณะดิษ

นักวิชาการขนส่งทรงคุณวุฒิ

วิสัยทัศน์

องค์กรนำในการกำหนดทิศทาง
และขับเคลื่อนการพัฒนาระบบคมนาคมของประเทศ



พันธกิจ

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



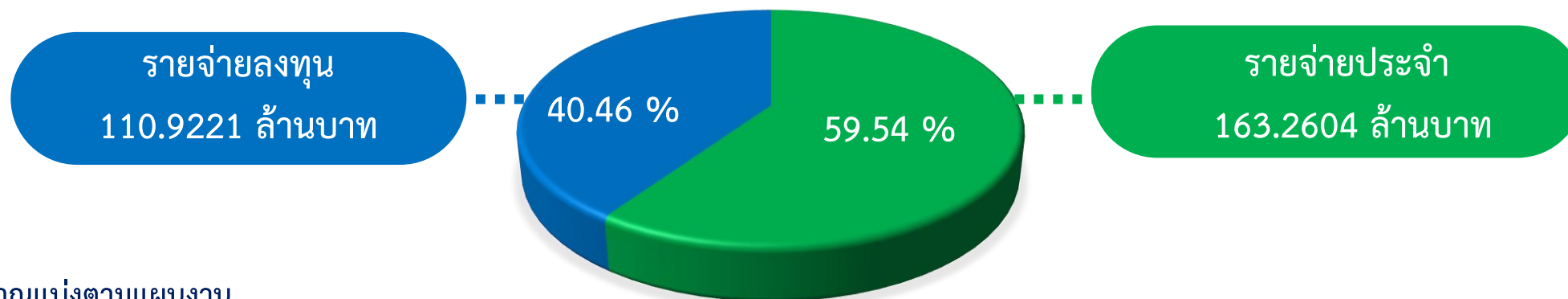
ภารกิจของ สนช.

การเสนอแนะนโยบายและจัดทำแผนหลัก แผนแม่บท และยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบการขนส่งและจราจร
ความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อมในระบบขนส่งของประเทศ



ภาพรวมงบประมาณรายจ่ายประจำปี งบประมาณ พ.ศ. 2569

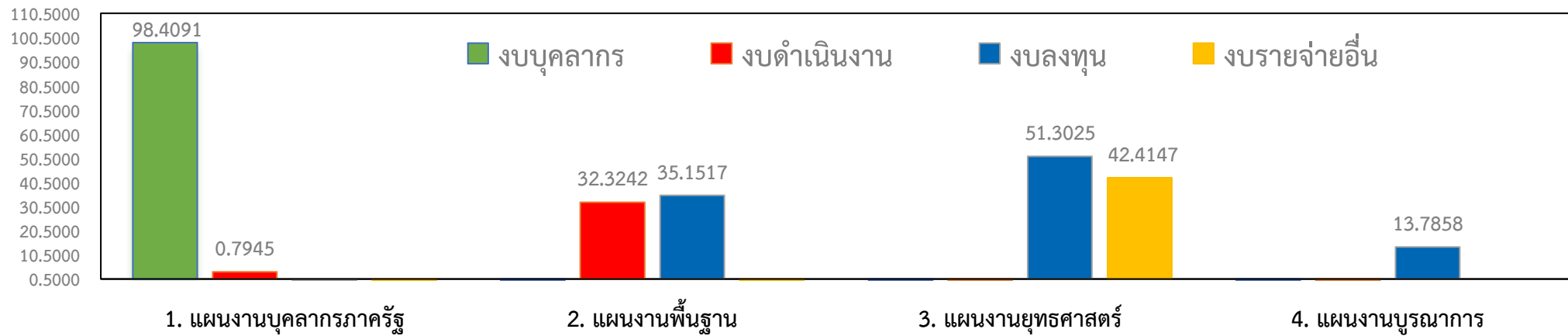
: วงเงิน 274.1825 ล้านบาท



- งบประมาณแบ่งตามแผนงาน

1. แผนงานบุคลากรภาครัฐ	99.2036 ล้านบาท
2. แผนงานพื้นฐานด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน	67.4759 ล้านบาท
3. แผนงานยุทธศาสตร์	93.7172 ล้านบาท
3.1 แผนงานยุทธศาสตร์พัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์	86.4418 ลบ.
3.2 แผนงานยุทธศาสตร์จัดการผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงสภาวะภูมิอากาศ	7.2754 ลบ.
4. แผนงานบูรณาการ	13.7858 ล้านบาท
- แผนงานบูรณาการเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC)	13.7858 ลบ.
รวมทั้งสิ้น 274.1825 ล้านบาท	

ภาพรวมแผนงาน จำแนกตามงบรายจ่าย
ประจำปี งบประมาณ พ.ศ. 2569 : วงเงิน 274.1825 ล้านบาท



ประเภทงบประมาณรายจ่าย - แผนงาน		งบบุคลากร (1)	งบดำเนินงาน (2)	งบลงทุน (3)	งบรายจ่ายอื่น (4)	รวมทั้งสิ้น
รวมทั้งสิ้น		98.4091	33.1187	100.2400	42.4147	274.1825
1.	แผนงานบุคลากรภาครัฐ	98.4091	0.7945	-	-	99.2036
2.	แผนงานพื้นฐาน	-	32.3242	35.1517	-	67.4759
	(1) แผนงานพื้นฐานด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน	-	32.3242	35.1517	-	67.4759
3.	แผนงานยุทธศาสตร์	-	-	51.3025	42.4147	93.7172
	(1) แผนงานยุทธศาสตร์พัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์	-	-	51.3025	35.1393	86.4418
	(2) แผนงานยุทธศาสตร์จัดการผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ	-	-	-	7.2754	7.2754
4.	แผนงานบูรณาการ	-	-	13.7858	-	13.7858
	(1) แผนงานบูรณาการเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก	-	-	13.7858	-	13.7858

จำแนกตามความสอดคล้องของแผนงาน/โครงการ & กรอบแนวคิดการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง



ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง ระยะ 20 ปี (พ.ศ.2561-2580)

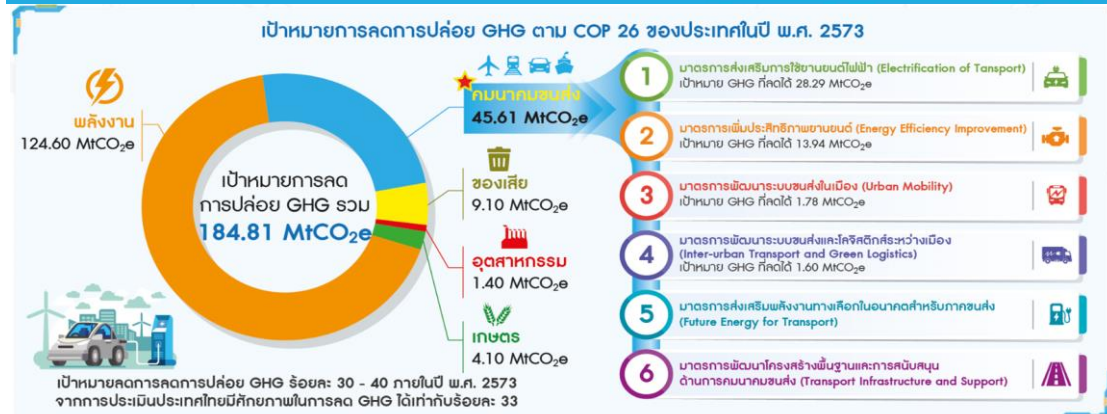


Green and Safe Transport

1. การขนส่งที่ปลอดภัยและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม

- ส่งเสริมการคมนาคมขนส่งที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

(1) การศึกษาจัดทำข้อมูลฐาน (Baseline data) และประเมินผล การลดก๊าซเรือนกระจกจากมาตรการเพิ่มประสิทธิภาพการใช้พลังงานของยานพาหนะ



ผลสัมฤทธิ์ที่คาดว่าจะได้รับจากการใช้จ่ายงบประมาณ

ประเทศไทยและกระทรวงคมนาคมบรรลุเป้าหมายด้านการลดก๊าซเรือนกระจกตามยุทธศาสตร์ชาติ นโยบายที่เกี่ยวข้อง และเจตจำนงของรัฐบาลได้อย่างเป็นรูปธรรม

งบผูกพันตามสัญญา สัญญาเลขที่ 22/2567 วงเงินลงนาม 24.6300 ล้านบาท โดยมีวงเงินงบประมาณทั้งสิ้น 24.6300 ล้านบาท

วงเงินปี 2567 = 4.9408 ล้านบาท

วงเงินปี 2568 = 12.4138 ล้านบาท

วงเงินปี 2569 = 7.2754 ล้านบาท



1. การขนส่งที่ปลอดภัยและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม

- ส่งเสริมการคมนาคมขนส่งที่ปลอดภัยในทุกรูปแบบการขนส่ง

(2) การศึกษาจัดทำรอบการดำเนินงานและแผนบริหารจัดการภัยพิบัติ เพื่อลดผลกระทบต่อโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมอย่างยั่งยืน



ผลสัมฤทธิ์ที่คาดว่าจะได้รับการใช้จ่ายงบประมาณ

กระทรวงคมนาคมมีแผนบริหารจัดการภัยพิบัติเพื่อลดผลกระทบต่อโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม เพื่อให้หน่วยงานในสังกัดและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องนำไปใช้ ซึ่งจะช่วยลดความเสียหายและความสูญเสียจากการเกิดภัยพิบัติที่มีต่อโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม ซึ่งมีความสำคัญทั้งในด้านเสถียรภาพของระบบการเดินทาง และการขนส่งสินค้า ลดการใช้งบประมาณในการซ่อมบำรุงโครงสร้างที่ได้รับผลกระทบจากภัยพิบัติในแต่ละปี หน่วยงานบรรเทาทุกข์สามารถนำเครื่องอุปโภคบริโภค ส่งไปยังประชาชนในพื้นที่ประสบภัยได้โดยสะดวกและรวดเร็ว รวมทั้งการอพยพประชาชนออกจากพื้นที่เสี่ยงภัยพิบัติสามารถดำเนินการได้อย่างมีประสิทธิภาพ

งบผูกพันตามสัญญา สัญญาเลขที่ 20/2568 วงเงินลงนาม 46.5500 ล้านบาท โดยมีวงเงินงบประมาณ ทั้งสิ้น 46.9000 ล้านบาท

วงเงินปี 2568 = 11.7250 ล้านบาท

วงเงินปี 2569 = 13.2500 ล้านบาท

วงเงินปี 2570 = 21.9250 ล้านบาท



Transport
Efficiency

2. การขนส่งที่มีประสิทธิภาพ

- เพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งและโลจิสติกส์

(1) ศึกษาจัดเตรียมเอกสารและให้คำปรึกษา
ในการคัดเลือกเอกชนเข้าร่วมลงทุน LandBridge 2



ผลสัมฤทธิ์ที่คาดว่าจะได้รับจากการใช้จ่ายงบประมาณ

1. ลดต้นทุนและระยะเวลาในการขนส่ง และเพิ่มความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทย ทั้งทางด้านเศรษฐกิจอุตสาหกรรม และการท่องเที่ยว
2. สนับสนุนระบบโลจิสติกส์การขนส่งทางเรือของประเทศไทย เพื่อเชื่อมโยงกับประเทศในภูมิภาค
3. เพิ่มศักยภาพในการพัฒนาระบบการคมนาคมขนส่งในพื้นที่จังหวัดระนอง จังหวัดชุมพร และจังหวัดอื่น ๆ ในภาคใต้
4. เพิ่มศักยภาพในการพัฒนาคุณภาพชีวิต การจ้างงาน และช่วยลดปัญหาทางสังคมในพื้นที่จังหวัดระนอง จังหวัดชุมพร และจังหวัดอื่น ๆ ในภาคใต้

งบผูกพันตามสัญญา สัญญาเลขที่ 26/2567 วงเงินลงนาม 45.9310 ล้านบาท โดยมีวงเงินงบประมาณทั้งสิ้น 45.9310 ล้านบาท

วงเงินปี 2567 = 7.7937 ล้านบาท วงเงินปี 2568 = 10.0129 ล้านบาท

วงเงินปี 2569 = 15.4331 ล้านบาท วงเงินปี 2570 = 11.6913 ล้านบาท

[illegible]

หน่วยปฏิบัติ มีแผนการพัฒนาโครงการทางถนนถนน และโครงการสนับสนุนที่เกี่ยวข้อง ซึ่งผ่านการพิจารณาอย่างรอบด้าน มีการจัดลำดับและกำหนดช่วงเวลาการพัฒนาเป็นกรอบการดำเนินงาน สามารถนำไปใช้ในการดำเนินโครงการก่อสร้าง รวมถึงพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการท่องเที่ยวได้อย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งเมื่อหน่วยปฏิบัติพัฒนาโครงการแล้วเสร็จจะเกิดประโยชน์ต่อเศรษฐกิจการท่องเที่ยวและเศรษฐกิจชุมชน เกิดอุปสงค์ต่อเนื่องจากการเดินทางท่องเที่ยว ได้แก่ ธุรกิจโรงแรม/ที่พักแรม ร้านอาหาร สถานบริการน้ำมัน ร้านค้าของฝาก เป็นต้น นักท่องเที่ยวและประชาชนสามารถใช้เส้นทางท่องเที่ยวที่พัฒนาขึ้นใหม่อย่างมีมาตรฐาน สะดวกสบาย ปลอดภัย เกิดความสุขและความประทับใจจากการเดินทาง

โดยมีวงเงินงบประมาณทั้งสิ้น 80.2270 ล้านบาท

วงเงินปี 2568 = 27.2770 ล้านบาท วงเงินปี 2569 = 10.0000 ล้านบาท



Transport Efficiency

2. การขนส่งที่มีประสิทธิภาพ

(3) ศึกษาจัดทำแผนการเชื่อมโยงและเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมทั้งทางน้ำและทางราง ในพื้นที่ EEC



งบผูกพันตามสัญญา สัญญาเลขที่ 21/2567 วงเงินลงนาม 29.7630 ล้านบาท

โดยมีวงเงินงบประมาณทั้งสิ้น 29.7630 ล้านบาท

วงเงินปี 2567 = 6.0008 ล้านบาท / วงเงินปี 2568 = 9.9764 ล้านบาท

วงเงินปี 2569 = 13.7858 ล้านบาท

ผลลัพธ์ที่คาดว่าจะได้รับการใช้จ่ายงบประมาณ

1. มีแนวทางและมาตรการเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมทั้งทางรางและทางน้ำเพื่อรองรับการพัฒนาพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก และมีแบบแนวคิดเบื้องต้น (Conceptual Design Drawings) ของโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งสินค้า (Intermodal Facilities) ในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก จำนวน 2 แห่ง เพื่อใช้เป็นจุดเปลี่ยนถ่ายการขนส่งสินค้าเกษตร จำนวน 1 แห่ง และสินค้าอุตสาหกรรม จำนวน 1 แห่ง

2. สามารถแก้ไขปัญหาและข้อจำกัดในการขนส่งสินค้าในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ได้แก่ (1) การปรับปรุงประสิทธิภาพการขนส่งทางรางในท่าเรือแหลมฉบัง รวมถึงการเชื่อมต่อระบบรางเพื่อรองรับการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังระยะที่ 3 (2) การแก้ไขปัญหาจราจรโดยรอบสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่องลาดกระบัง (ICD ลาดกระบัง) (3) การปรับปรุงประสิทธิภาพศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟที่ท่าเรือแหลมฉบัง (SRTO) (4) แนวทางการบริหารจัดการท่าเทียบเรือชายฝั่ง (ท่าเทียบเรือ A) เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (5) การส่งเสริมการเพิ่มปริมาณการขนส่งตู้สินค้าถ่ายลำในท่าเรือแหลมฉบัง (Transshipment) พร้อมมาตรการจูงใจที่สนับสนุนให้เกิดกิจกรรมการถ่ายลำมากยิ่งขึ้น



ผลสัมฤทธิ์ที่คาดว่าจะได้รับจากการใช้จ่ายงบประมาณ

มีแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบขนส่งสาธารณะทุกรูปแบบ และส่งเสริมระบบรถไฟฟ้าในพื้นที่กรุงเทพมหานครและพื้นที่ต่อเนื่อง ได้แก่ ระบบขนส่งสาธารณะทางบก ระบบขนส่งทางน้ำ และสิ่งอำนวยความสะดวกในการเชื่อมต่อการเดินทาง รวมทั้งมีแนวทางเพิ่มสัดส่วนการใช้งานระบบขนส่งสาธารณะโดยรวม ลดต้นทุนการให้บริการที่ซ้ำซ้อน เพิ่มพื้นที่ให้บริการ (Coverage Area) การแก้ปัญหาการเข้าถึงและการเชื่อมต่อระบบขนส่งสาธารณะ ส่งเสริมระบบรถไฟฟ้า ลดสัดส่วนการใช้นยานพาหนะส่วนบุคคล แก้ปัญหารถราจร ลดการใช้พลังงาน และลดความสูญเสียทางเศรษฐกิจ

งบผูกพันตามสัญญา สัญญาเลขที่ 21/2568 วงเงินลงนาม 35.8700 ล้านบาท
โดยมีวงเงินงบประมาณทั้งสิ้น 35.8700 ล้านบาท

วงเงินปี 2568 = 8.9675 ล้านบาท

วงเงินปี 2569 = 16.2312 ล้านบาท

วงเงินปี 2570 = 10.6713 ล้านบาท





Inclusive
Transport

3.ระบบการคมนาคมขนส่งที่เข้าถึงได้อย่างเสมอภาคและเท่าเทียม

- การยกระดับการขนส่งให้สามารถรองรับผู้ใช้ได้ทุกกลุ่ม (Universal Design/Transport for all)

(1) การศึกษาจัดทำแผนการกำกับการบริหารจัดการระบบตัวร่วม

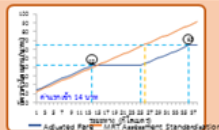
แผนการกำกับการบริหารจัดการระบบตัวร่วม

แผนการลงทุนและการพัฒนาระบบตัวร่วม
(การจัดหารูปแบบเงินทุน)



แผนและแนวทางการติดตามประเมินผล

โครงสร้างอัตราค่าโดยสารร่วม/
อัตราค่าโดยสารเดี่ยว และ
อัตราค่าธรรมเนียมทางการเงิน
ในระบบตัวร่วม



ร่างพระราชบัญญัติ
การบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ.



แผนพัฒนาระบบ

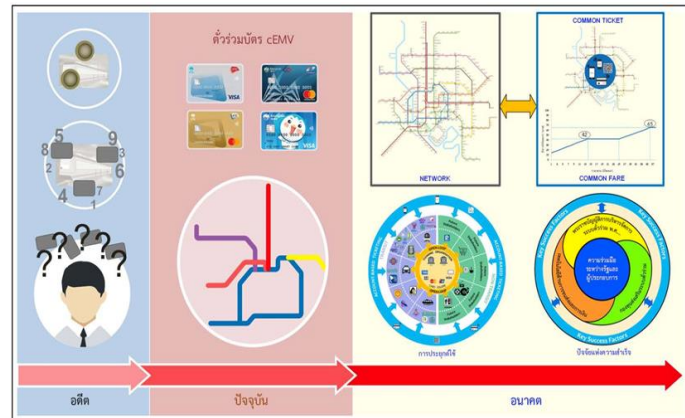
ฐานข้อมูล

Functional

การเดินทาง

Requirement

และค่าโดยสาร



งบประมาณตามสัญญา สัญญาเลขที่ 19/2568

วงเงินลงนาม 35.7038 ล้านบาท

โดยมีวงเงินงบประมาณทั้งสิ้น 35.9370 ล้านบาท

วงเงินปี 2568 = 8.9843 ล้านบาท / วงเงินปี 2569 = 16.2615 ล้านบาท

วงเงินปี 2570 = 10.6912 ล้านบาท

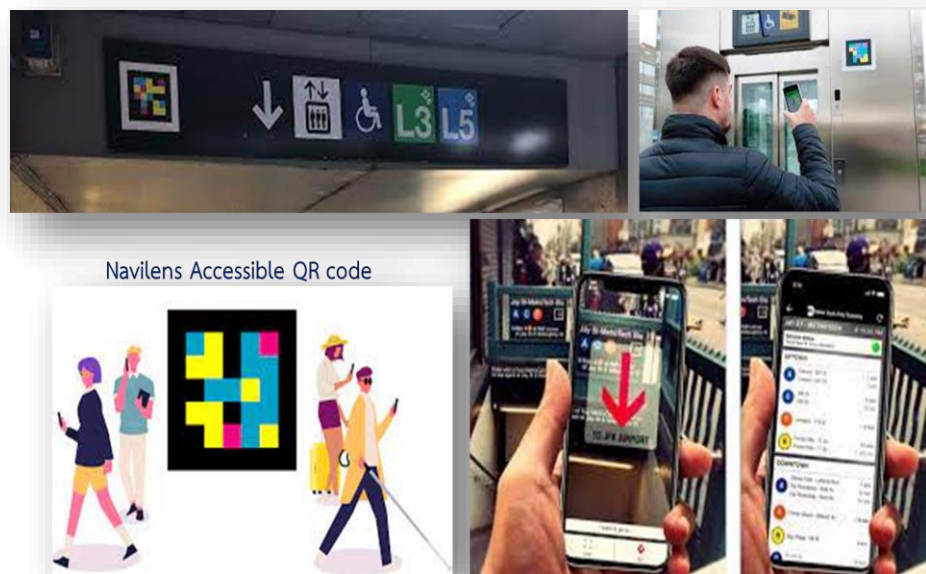
ผลลัพธ์ที่คาดว่าจะได้รับจากการใช้จ่ายงบประมาณ

1. ประชาชน ได้รับความสะดวกสบายในการเชื่อมต่อการเดินทางทุกรูปแบบด้วยบัตรเพียงใบเดียวในอัตราค่าโดยสารที่สมเหตุสมผล
2. หน่วยงานภาครัฐ สามารถส่งเสริมระบบขนส่งสาธารณะ และภาครัฐมีข้อมูลการเดินทางเพื่อการวางแผนในการแก้ปัญหาจราจร ตลอดจนลดค่าใช้จ่ายด้านงบประมาณ
3. ผู้ประกอบการระบบขนส่งสาธารณะ ลดต้นทุนในการบริหารเงินสดและลดความเสี่ยงจากการทุจริตในการบริหารจัดการ รวมทั้งได้รับส่วนเพิ่มจำนวนผู้โดยสารเมื่อมีการใช้ข้ามระบบเพื่อการเดินทางจากต้นทางไปปลายทาง



3.ระบบการคมนาคมขนส่งที่เข้าถึงได้อย่างเสมอภาคและเท่าเทียม

(2) ศึกษาวิเคราะห์ปัจจัยและผลกระทบสำหรับการพัฒนา บริหารจัดการ และประเมินผล เพื่อจัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกในระบบบริการขนส่งสำหรับคนทุกคน



รายการผูกพันใหม่ ผูกพันงบประมาณ 2 ปี

โดยมีวงเงินงบประมาณทั้งสิ้น 28.1390 ล้านบาท

วงเงินปี 2569 = 5.6278 ล้านบาท / วงเงินปี 2570 = 22.5112 ล้านบาท

ผลสัมฤทธิ์ที่คาดว่าจะได้รับการใช้จ่ายงบประมาณ

1. ยกระดับคุณภาพมาตรฐานการให้บริการระบบขนส่งสาธารณะให้คนพิการ และผู้สูงอายุ สามารถเข้าใช้บริการได้อย่างสะดวกปลอดภัย และลดปัญหาอุปสรรค ในการเดินทางให้ทุกคนสามารถเข้าถึงบริการขนส่งสาธารณะได้อย่างเสมอภาคและเท่าเทียม

2. พัฒนาเทคโนโลยีและนวัตกรรมที่นำมาประยุกต์ใช้เพื่อรองรับการบริการ ของคนพิการและผู้สูงอายุ และสร้างทักษะองค์ความรู้สำหรับผู้ให้บริการหรือจัดให้มี สิ่งอำนวยความสะดวกให้มีระบบการติดตาม กำกับ ประเมินผล อย่างเป็นระบบและ สามารถใช้บริการได้อย่างสะดวก สบาย ปลอดภัย ลดความเหลื่อมล้ำทางสังคม รวมทั้งส่งเสริมการให้บริการระบบขนส่งสาธารณะที่มีประสิทธิภาพ

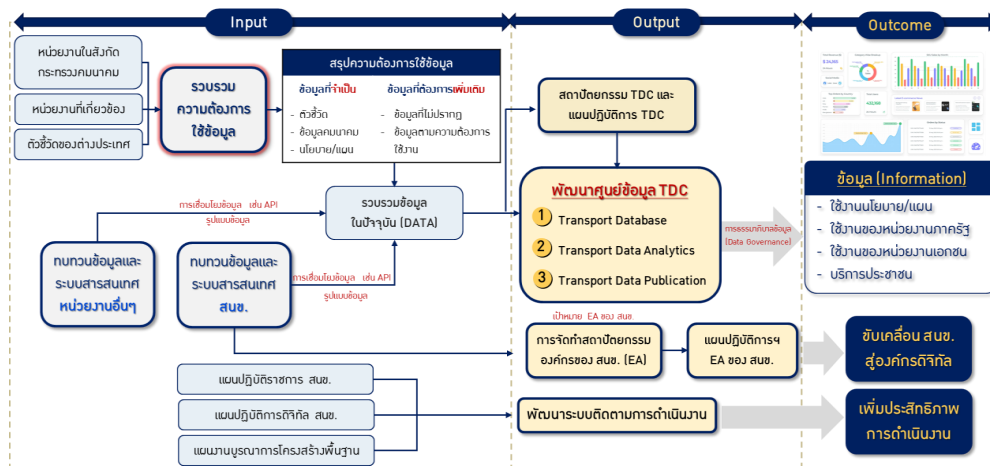
3. สนับสนุนให้หน่วยงานผู้ให้บริการขนส่งทุกประเภทดำเนินการขับเคลื่อน การพัฒนาระบบขนส่งที่เท่าเทียม โดยมีองค์ความรู้ ทักษะความชำนาญที่เหมาะสม ในการปฏิบัติงานด้านการจัดสิ่งอำนวยความสะดวก



4.บริหารจัดการและนวัตกรรม

- การนำเครื่องมือด้านนวัตกรรมและการบริหารจัดการที่มีประสิทธิภาพมาใช้เป็นเครื่องมือสำคัญในกระบวนการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง

(1) การศึกษาเพื่อพัฒนาศูนย์ข้อมูลคมนาคมของประเทศไทย (Transport Data Center)



ผลสัมฤทธิ์ที่คาดว่าจะได้รับจากการใช้จ่ายงบประมาณ

1. มีข้อมูลด้านคมนาคมเชิงยุทธศาสตร์ของประเทศไทยในรูปแบบดิจิทัลที่มีมาตรฐาน ถูกต้อง มีความปลอดภัยทางไซเบอร์ พร้อมใช้งาน และมีการเปิดเผยข้อมูลที่จำเป็นต่อสาธารณะ
2. มีข้อมูลที่สามารถวิเคราะห์ข้อมูลด้านคมนาคมเชิงยุทธศาสตร์ในเชิงลึกเพื่อประมวลผลข้อมูลด้านคมนาคมสำหรับการตัดสินใจเชิงนโยบายและการบริหารจัดการภาครัฐที่สามารถติดตามความก้าวหน้าและประเมินผลสัมฤทธิ์ในภาพรวมในการใช้ข้อมูลในการขับเคลื่อนการพัฒนาประเทศได้อย่างมีประสิทธิภาพ
3. ผู้รับบริการสามารถได้รับบริการดิจิทัลภาครัฐที่ดีขึ้นโดยสามารถเข้าถึงและใช้ ประโยชน์จากข้อมูลเปิดภาครัฐแบบดิจิทัลรวมถึงสามารถนำข้อมูลไปพัฒนาหรือต่อยอดนวัตกรรมต่าง ๆ ได้

งบผูกพันตามสัญญา สัญญาเลขที่ 9/2568 วงเงินลงนาม 25.2160 ล้านบาท โดยมีวงเงินงบประมาณทั้งสิ้น 25.2160 ล้านบาท

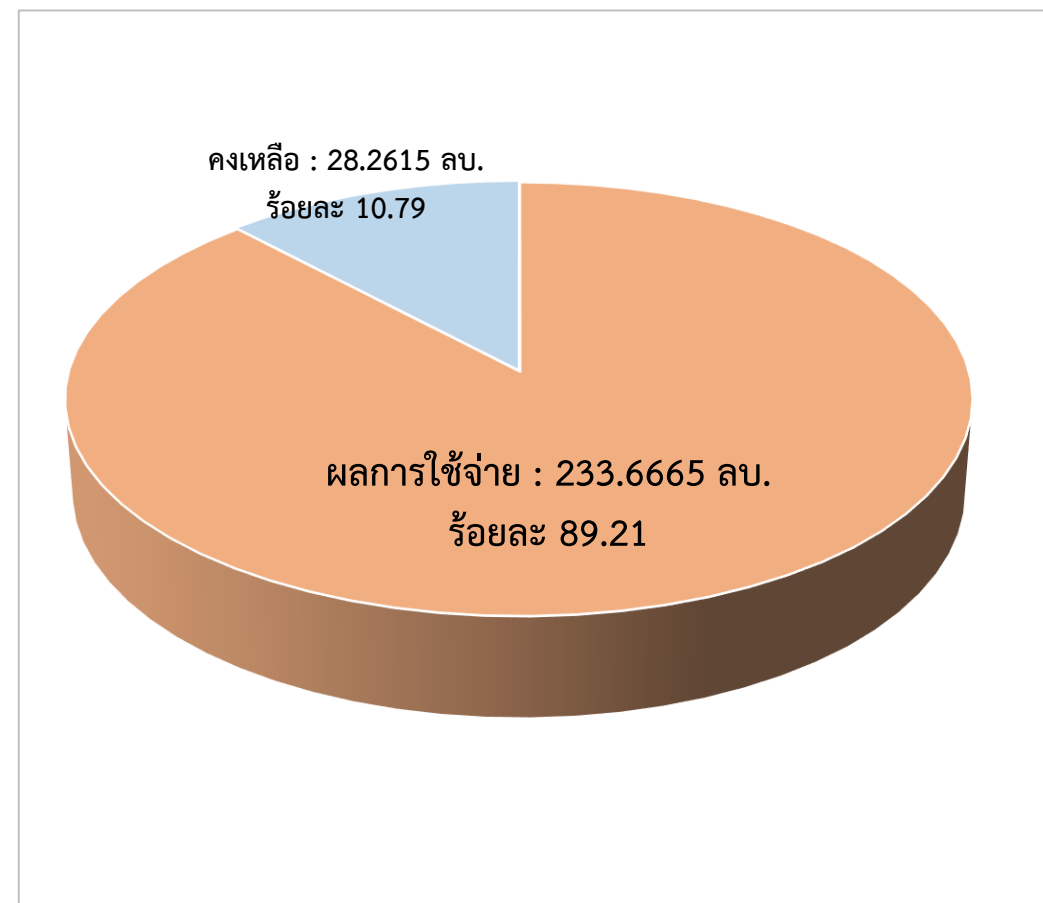
วงเงินปี 2567 = 5.0455 ล้านบาท/ วงเงินปี 2568 = 10.5323 ล้านบาท

วงเงินปี 2569 = 9.6382 ล้านบาท

งบประมาณปี : 2568
 ผลการใช้จ่าย ณ วันที่ 27 มิถุนายน 2568

หน่วย : ล้านบาท

งบประมาณ	เบิกจ่าย (1)	ก่องนี้ผูกพัน (2)	ผลการใช้จ่าย (3) = (1) + (2)
261.9280	174.0518 ร้อยละ 66.45	59.6147 ร้อยละ 22.76	233.6665 ร้อยละ 89.21

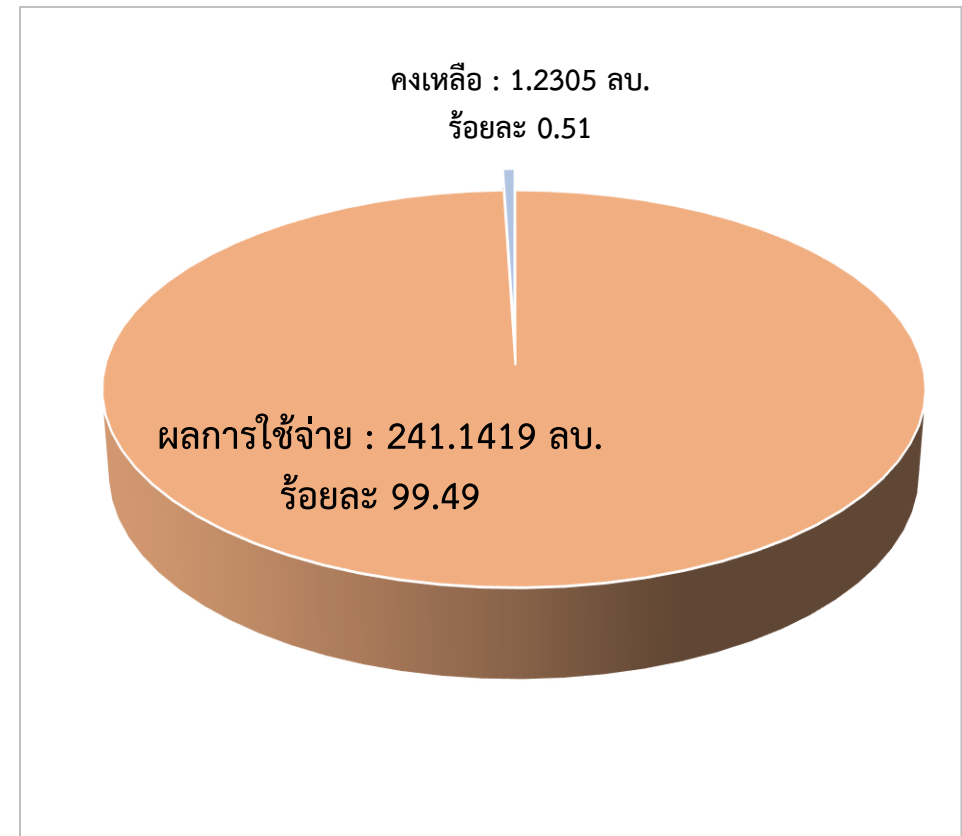


งบประมาณปี : 2567
ผลการใช้จ่าย ณ วันที่ 30 กันยายน 2567

หน่วย : ล้านบาท

งบประมาณ	ผลการใช้จ่าย	ร้อยละ
242.3724	241.1419	99.49

กันเงินไว้เบิกเหลือมปี พ.ศ. 2567 จำนวน 39.8483 ล้านบาท
ณ วันที่ 27 มิ.ย. 2568 คงเหลือทั้งสิ้น = 7.0506 ล้านบาท



จำแนกตามความสอดคล้องของแผนงาน/โครงการ & กรอบแนวคิดการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง



ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง ระยะ 20 ปี (พ.ศ.2561-2580)



Green and Safe Transport

1. การขนส่งที่ปลอดภัยและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม

1.1 ส่งเสริมการคมนาคมขนส่งที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

- (1) การศึกษาจัดทำข้อมูลฐาน (Baseline data) และประเมินผลการลดก๊าซเรือนกระจกจากมาตรการเพิ่มประสิทธิภาพ



1.2 ส่งเสริมการคมนาคมขนส่งที่ปลอดภัยในทุกรูปแบบการขนส่ง

- (2) การศึกษาจัดทำรอบการดำเนินงานและแผนบริหารจัดการภัยพิบัติเพื่อลดผลกระทบต่อโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมอย่างยั่งยืน



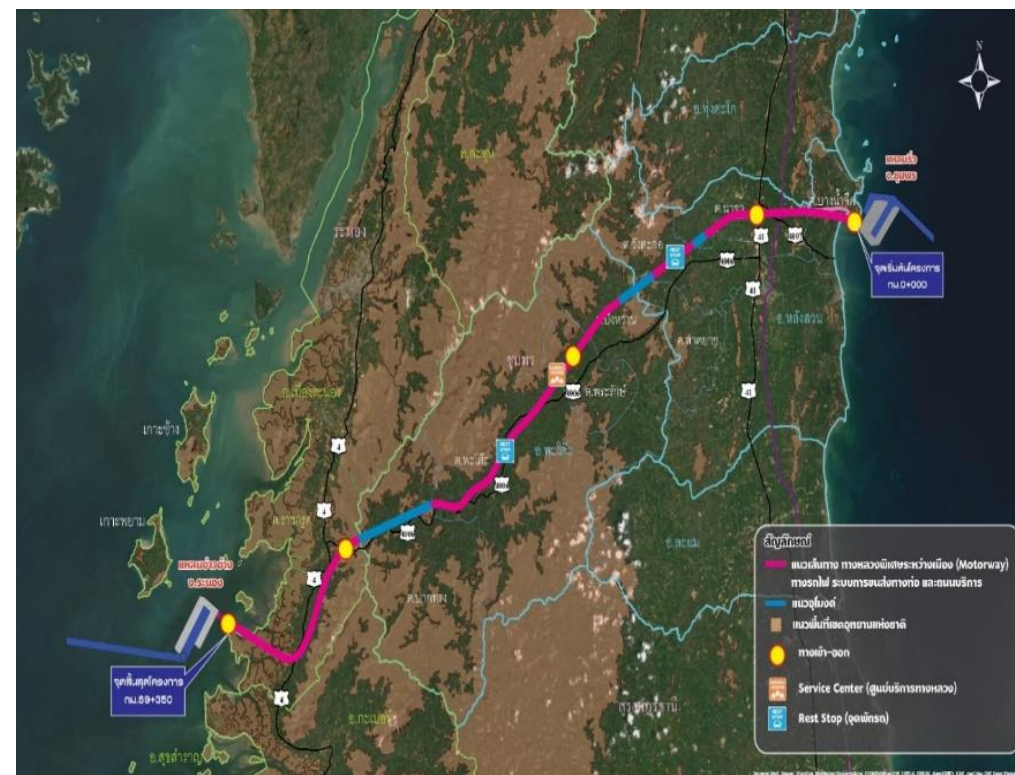
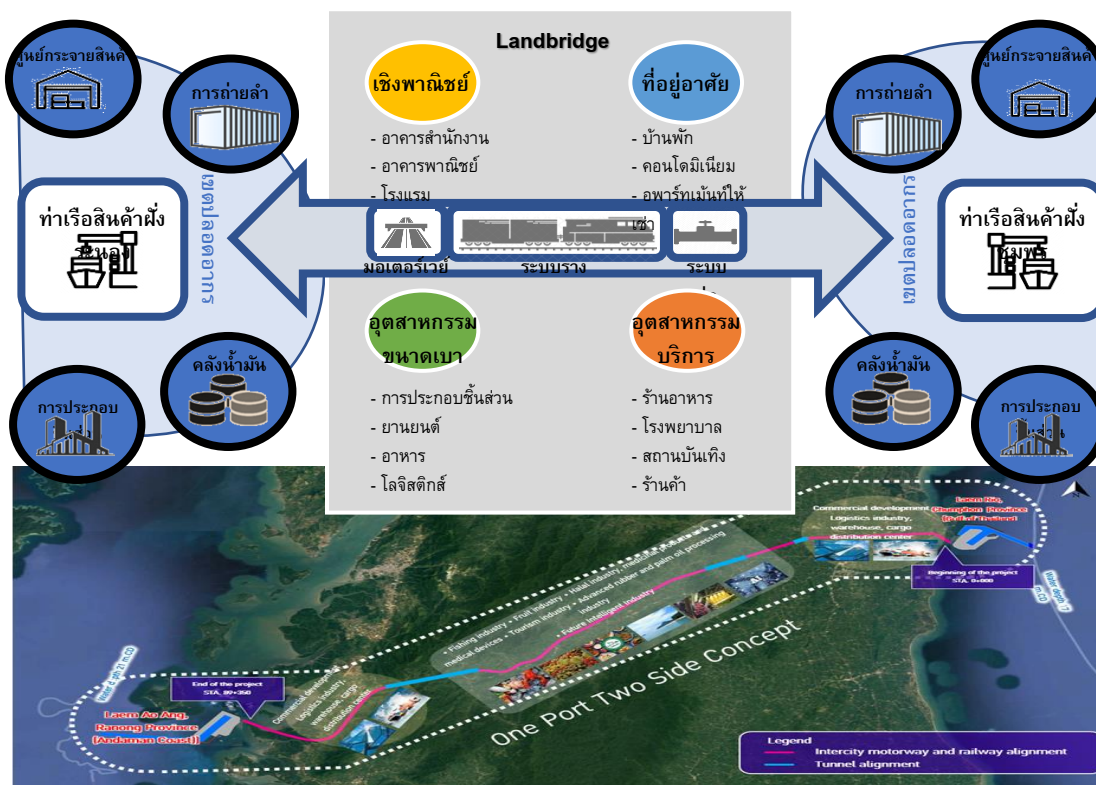


2. การขนส่งที่มีประสิทธิภาพ

- เพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งและโลจิสติกส์

(1) ศึกษาความเหมาะสม ออกแบบเบื้องต้นประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และวิเคราะห์รูปแบบโมเดลการพัฒนาการลงทุน LandBridge 1

(2) ศึกษาจัดเตรียมเอกสารและให้คำปรึกษา ในการคัดเลือกเอกชนเข้าร่วมลงทุน LandBridge 2





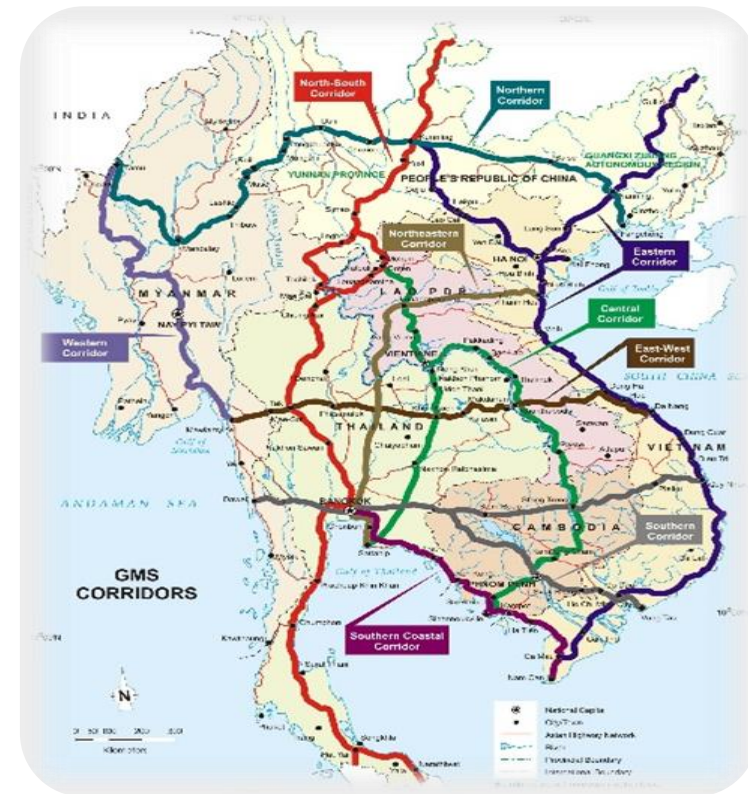
Transport Efficiency

2. การขนส่งที่มีประสิทธิภาพ

(3) ศึกษาความเหมาะสมเบื้องต้นและออกแบบแนวคิดเบื้องต้นเส้นทางการท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลอันดามัน



(4) ศึกษาจัดทำ Model การพัฒนาโครงข่ายคมนาคมในกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ

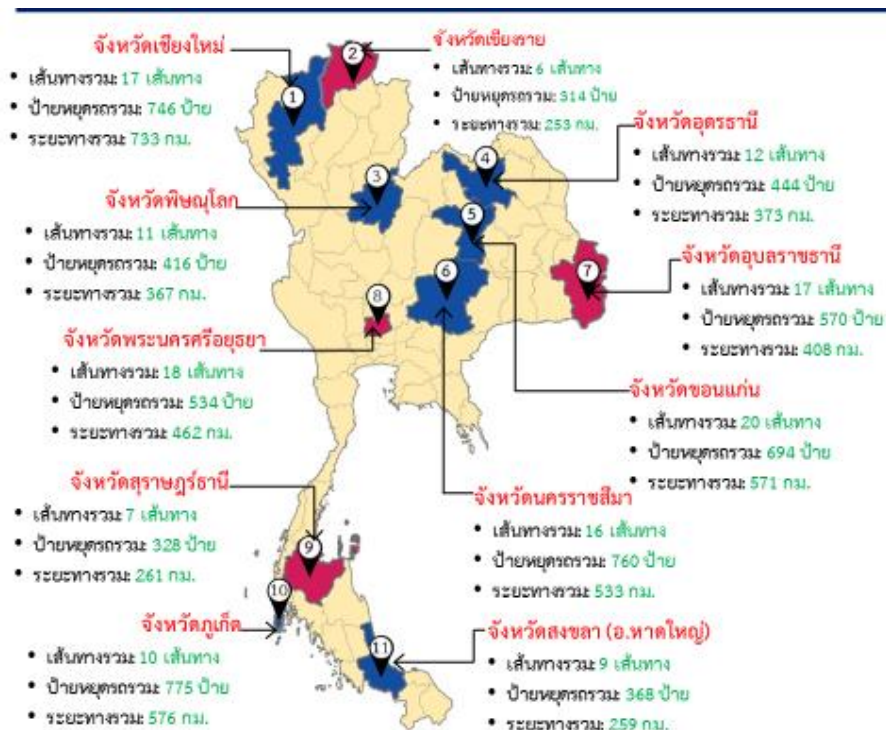




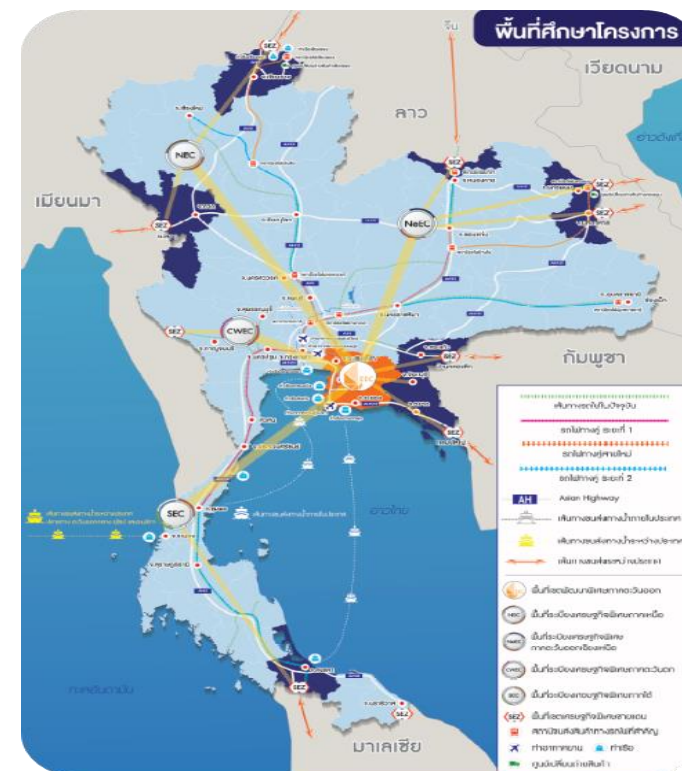
Transport
Efficiency

2. การขนส่งที่มีประสิทธิภาพ

(5) ศึกษาวิเคราะห์ข้อมูลการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ
ในเขตเมืองหลักในภูมิภาค



(6) ศึกษาจัดทำแผนการเชื่อมโยงและเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้า
เกษตรและอุตสาหกรรมทั้งทางน้ำและทางรางในพื้นที่ EEC

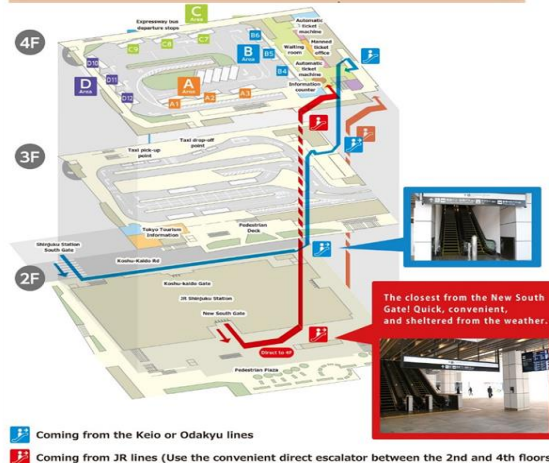
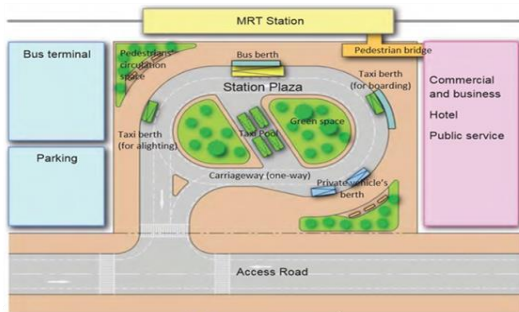




Transport
Efficiency

2. การขนส่งที่มีประสิทธิภาพ

(7) ศึกษาพัฒนาระบบการคมนาคมเพื่อเพิ่มสัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ
ในพื้นที่กรุงเทพมหานครและพื้นที่ต่อเนื่อง กรุงเทพมหานคร



สถานีจอดรถ PARK & RIDE

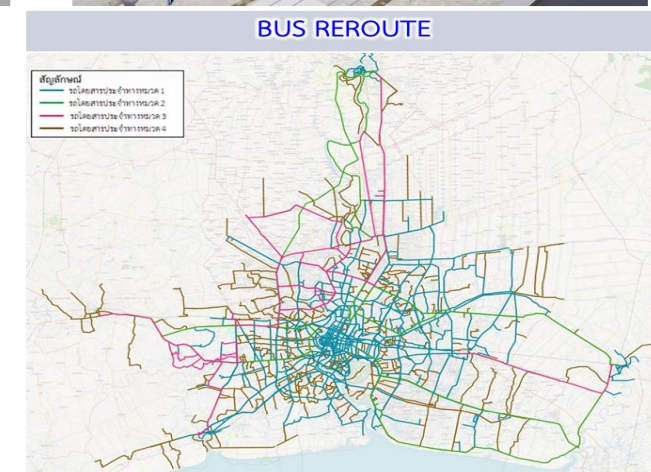
ตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้ากำลังก่อสร้างและส่วนต่อขยาย

สายสีเขียว	ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ
สายสีม่วง	ช่วงบางซื่อ-รังสิต
สายสีส้ม	ช่วงหัวลำโพง-บางแค และบางซื่อ-ท่าพระ
สายสีชมพู	ช่วงแคราย-มีนบุรี
สายสีเหลือง	ช่วงลาดพร้าว-สำโรง
สายสีส้ม	ช่วงคลองสาน-มีนบุรี
สายสีม่วง	ช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ

คาดว่าจะรองรับ
รถยนต์
ได้ประมาณ
16,838 คัน

ภาพแสดงการใช้งานระบบจอดแล้วจรในชีวิตประจำวัน

1. เดินทางจากที่จอดรถด้วยพาหนะส่วนตัวไปขึ้นรถไฟฟ้า
2. เดินทางกลับด้วยระบบขนส่งมวลชน
3. เข้าใจจุดจอดแล้วจรที่ชัดเจน
4. เดินทางด้วยระบบขนส่งมวลชนไปทำงาน/สถานศึกษา ฯลฯ
5. เดินทางกลับด้วยระบบขนส่งมวลชน
6. เดินทางกลับด้วยระบบขนส่งมวลชน
7. เดินทางจากที่จอดรถแล้วจรไปขึ้นรถไฟฟ้า
8. เดินทางจากที่จอดรถแล้วจรไปขึ้นรถไฟฟ้า
9. เดินทางจากที่จอดรถแล้วจรไปขึ้นรถไฟฟ้า



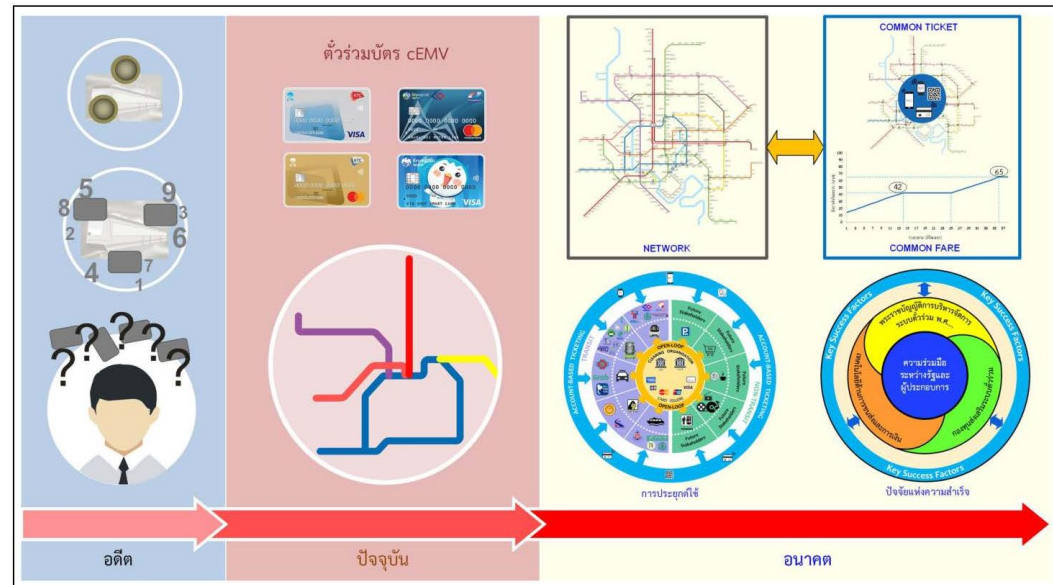


Inclusive
Transport

3.ระบบการคมนาคมขนส่งที่เข้าถึงได้อย่างเสมอภาคและเท่าเทียม

- การยกระดับการขนส่งให้สามารถรองรับผู้ใช้ได้ทุกกลุ่ม (Universal Design/Transport for all)

(1) การศึกษาจัดทำแผนการกำกับการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม



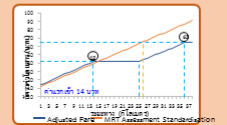
แผนการกำกับการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม

แผนการลงทุนและการพัฒนาระบบตั๋วร่วม
(การจัดหารูปแบบเงินทุน)



แผนและแนวทางการติดตามประเมินผล

โครงสร้างอัตราค่าโดยสารร่วม/
อัตราค่าโดยสารเดี่ยว และ
อัตราค่าธรรมเนียมทางการเงิน
ในระบบตั๋วร่วม



ร่างพระราชบัญญัติ
การบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม พ.ศ.



แผนพัฒนาระบบ

ฐานข้อมูล
การเดินทาง
และค่าโดยสาร

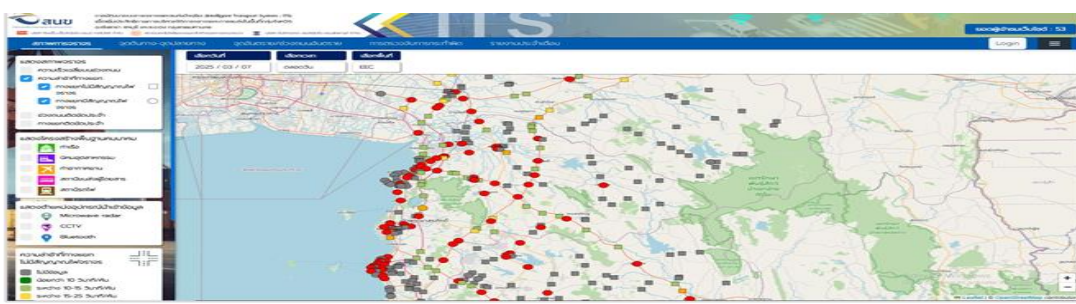




4. บริหารจัดการและนวัตกรรม

- การนำเครื่องมือด้านนวัตกรรมและการบริหารจัดการที่มีประสิทธิภาพมาใช้เป็นเครื่องมือสำคัญในกระบวนการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง

(1) จัดทำแผนพัฒนาระบบการจราจรและขนส่งอัจฉริยะ (Intelligent Transport System : ITS) เพื่อการบริหารจัดการจราจรในพื้นที่กลุ่มจังหวัดฉะเชิงเทรา ชลบุรี และระยอง

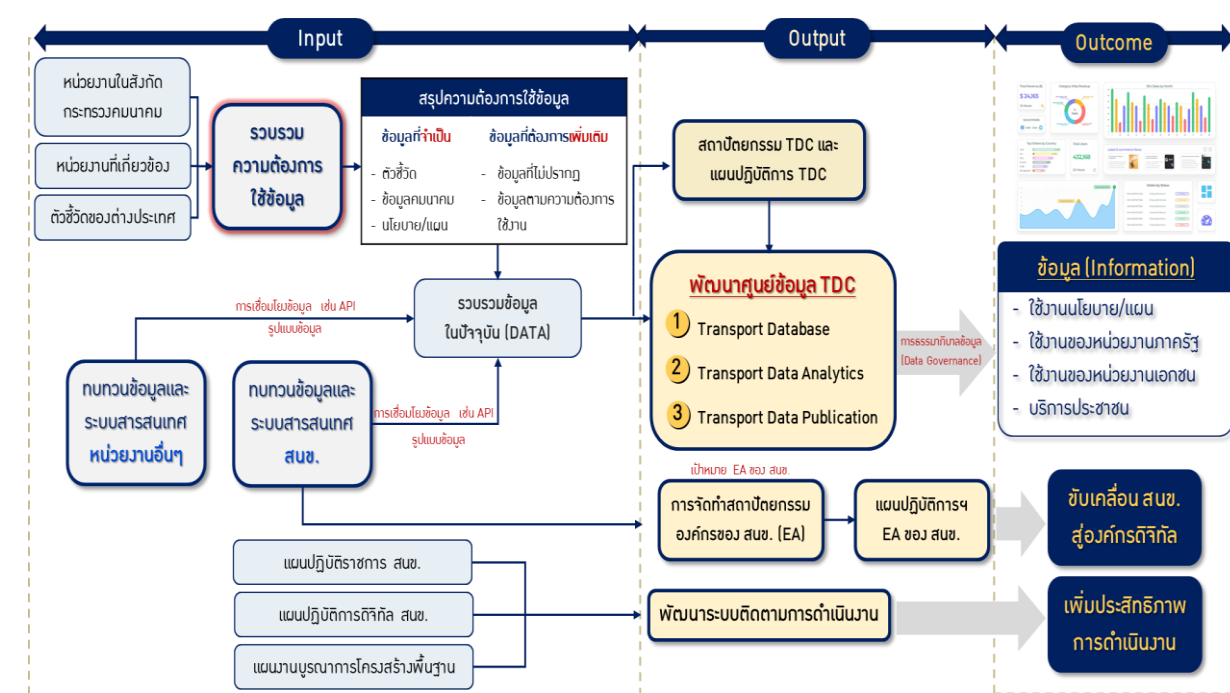


ตัวอย่างภาพแสดงผลข้อมูลความล่าช้าบนทางแยกไม่มีสัญญาณไฟจราจร และทางแยกมีสัญญาณไฟจราจร



ตัวอย่างภาพแสดงการวิเคราะห์ปัญหาและข้อเสนอแนะในการแก้ไขปัญหาการบริหารจัดการจราจรในพื้นที่นำร่อง

(2) การศึกษาเพื่อพัฒนาศูนย์ข้อมูลคมนาคมของประเทศไทย (Transport Data Center)





สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

ขับเคลื่อนแผนงานคมนาคม เพื่อความสุขของคนไทย อย่างยั่งยืน

ขอขอบพระคุณ