



สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี	
รับที่	๒๖๖๘
วันที่	๒๒ มี.ค. ๖๕
เวลา	๑๑.๐๐ น.

ที่ คค (ปคร) ๐๘๐๔.๒/๕๕

กระทรวงคมนาคม ๒๖
ถนนราชดำเนินนอก ๒๒ มี.ค. ๖๕
กรุงเทพฯ ๑๐๑๐๐ ๑๓.๐๐

๒๖ มีนาคม ๒๕๕๕

เรื่อง แผนหลักการพัฒนากระบวนขนส่งและจราจร พ.ศ. ๒๕๕๔-๒๕๖๓

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

สิ่งที่ส่งมาด้วย แผนหลักการพัฒนากระบวนขนส่งและจราจร พ.ศ. ๒๕๕๔-๒๕๖๓ จำนวน ๑๐๐ เล่ม

ด้วยกระทรวงคมนาคมขอเสนอแผนหลักการพัฒนากระบวนขนส่งและจราจร พ.ศ. ๒๕๕๔-๒๕๖๓ มาเพื่อคณะรัฐมนตรีทราบ โดยเรื่องที่เสนอดังกล่าวนี้น่าจะได้นำเสนอคณะรัฐมนตรีตามที่กำหนดในพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยการเสนอเรื่องและการประชุมคณะรัฐมนตรี พ.ศ. ๒๕๔๘ มาตรา ๔ (๑) ทั้งนี้ เรื่องดังกล่าวมีรายละเอียดดังนี้

๑. เหตุผลความจำเป็นที่ต้องเสนอคณะรัฐมนตรี

เนื่องจากปัจจุบันประเทศไทยต้องเผชิญกับการเปลี่ยนแปลงภายใต้กระแสโลกาภิวัตน์ (Globalization) ทั้งทางด้านเศรษฐกิจ สังคม การเมือง และการพัฒนาเทคโนโลยี ดังนั้น การเสริมสร้างศักยภาพของประเทศ โดยเฉพาะการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน เพื่อตอบสนองต่อการปรับตัวได้อย่างเท่าทันกับสถานการณ์ดังกล่าวจึงเป็นสิ่งจำเป็นอย่างยิ่ง ภาคคมนาคมขนส่ง ซึ่งเป็นส่วนสำคัญในการสนับสนุนขับเคลื่อนการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของประเทศ ก็ได้รับผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ อาทิเช่น ภาวะความผันผวนของราคาน้ำมันที่มีแนวโน้มสูงขึ้นกว่าในอดีตที่ผ่านมา ส่งผลให้ต้นทุนการขนส่งเพิ่มขึ้น, การพัฒนากรอบความร่วมมือกับกลุ่มประเทศอาเซียนที่มีเป้าหมายการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนในปี พ.ศ. ๒๕๕๘ ส่งผลให้ประเทศไทยจำเป็นต้องเตรียมความพร้อมในการเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมขนส่งภายในประเทศกับประเทศเพื่อนบ้าน, การวางรากฐานการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมือง เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนให้ดียิ่งขึ้น, การเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งทางรางและทางน้ำในเส้นทางที่เหมาะสม เพื่อประหยัดต้นทุนการขนส่ง เป็นต้น ด้วยเหตุนี้ กระทรวงคมนาคมได้เล็งเห็นถึงความสำคัญในการจัดทำแผนหลักการพัฒนากระบวนขนส่งและจราจร พ.ศ. ๒๕๕๔-๒๕๖๓ เพื่อเป็นเครื่องมือในการชี้แจงการพัฒนาและเป็นการประกอบการดำเนินงานให้กับหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม ตลอดจนภาคีภาคส่วนที่เกี่ยวข้องอย่างมีบูรณาการ และเป็นไปในทิศทางเดียวกัน

/๒. สำระสำคัญ...

๒. สารสำคัญของแผนหลักการพัฒนาระบบขนส่งและจราจร พ.ศ. ๒๕๕๔-๒๕๖๓

๒.๑ วิสัยทัศน์

“มุ่งสู่การขนส่งที่ยั่งยืน (Towards Sustainable Transport)”

พันธกิจ

“พัฒนาระบบ กลไก และบุคลากร รวมทั้งวางแนวนโยบาย ขับเคลื่อนการพัฒนา กำกับดูแลและบูรณาการการขนส่งทางบก ทางน้ำ ทางอากาศ ให้มีบริการที่เพียงพอ มีประสิทธิภาพ ปลอดภัย ทัวถึง คุ่มค่า และเป็นธรรม”

๒.๒ เป้าประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ (Goals) และแนวทางการดำเนินงานที่สำคัญ

๑) เพื่อให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางเชื่อมต่อการเดินทางและการขนส่ง (Hub for Connectivity) โดยการเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการของประตูการขนส่ง (Hub) ที่มีศักยภาพ และการปรับปรุงโครงข่ายเชื่อมโยง (Spoke) รวมถึงกฎระเบียบเพื่ออำนวยความสะดวกให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการเดินทางและการขนส่ง ซึ่งผลลัพธ์ที่ได้ คาดว่าปริมาณการเดินทางของคนและการขนส่งสินค้าผ่านประเทศไทยจะเพิ่มมากขึ้น ส่งผลทำให้การค้าระหว่างประเทศของไทยขยายตัว มูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (GDP) เพิ่มขึ้น และในท้ายที่สุดประเทศเพื่อนบ้านในภูมิภาคตระหนักถึงบทบาททางเศรษฐกิจ และการเป็นศูนย์กลางการขนส่งและโลจิสติกส์ของไทย ซึ่งมีแนวทางในการดำเนินงานที่สำคัญ อาทิเช่น

- กำหนดที่ตั้งเชิงยุทธศาสตร์ที่เหมาะสม สำหรับการสนับสนุน ส่งเสริมให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการเดินทางและการขนส่งของภูมิภาค
- พัฒนาประตูการขนส่งและโครงข่ายเชื่อมโยงทั้งทางทะเล ทางอากาศ และทางถนน
- พัฒนาเส้นทางเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านตามข้อตกลงระหว่างประเทศ
- อนุวัติการข้อตกลงระหว่างประเทศสำหรับการให้บริการและอำนวยความสะดวกในการขนส่งเพื่อผลักดันให้เกิดผลในทางปฏิบัติอย่างเป็นรูปธรรม
- ให้เอกชนเข้ามามีส่วนร่วมในการลงทุนและบริหารจัดการ โดยให้มีการกำกับดูแลเพื่อให้เกิดการแข่งขันที่เป็นธรรม
- ส่งเสริมทักษะและเพิ่มขีดความสามารถให้กับผู้ประกอบการขนส่งและภาคเอกชนที่เกี่ยวข้อง เพื่อเตรียมความพร้อมในการดำเนินธุรกิจในพื้นที่เศรษฐกิจชายแดนและประเทศเพื่อนบ้าน
- พัฒนาระบบสารสนเทศเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้เกิดการบูรณาการข้อมูลระหว่างหน่วยงาน
- ปรับปรุงประสิทธิภาพท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เพื่อให้มีศักยภาพในการรองรับการเติบโตของผู้ใช้บริการ โดยการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐาน การพัฒนาบุคลากร และการมีแผนการตลาดที่ดี รวมถึงการสร้างแบรนด์ (Branding)
- ส่งเสริมการเป็นศูนย์กลางการขนส่งและการกระจายสินค้าระหว่างประเทศทางอากาศ โดยการปรับปรุงกฎระเบียบ การประยุกต์ใช้เทคโนโลยีและระบบสารสนเทศ การสนับสนุนให้มีกิจกรรมเพิ่มมูลค่า และการเชื่อมต่อการขนส่งรูปแบบอื่นๆ

➢ เสริมสร้างเครือข่ายเชื่อมโยงการขนส่งทางอากาศระหว่างท่าอากาศยานหลัก โดยการรวมกลุ่มพันธมิตรของสายการบิน การหาพันธมิตรใหม่ การเพิ่มเครือข่ายการบินภายในประเทศ การปรับปรุงฝูงบิน

➢ ส่งเสริมให้สายการบินอื่นมาใช้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยการพิจารณาในเรื่องผลตอบแทนการสร้างสิ่งจูงใจหรือกิจกรรมที่น่าสนใจ เช่น การท่องเที่ยว การประชุมสัมมนา ระดับโลก ด้านเกษตรกรรม อุตสาหกรรม และเทคโนโลยี เป็นต้น ทั้งนี้ ระบบการขนส่งต่อเนื่องที่ท่าอากาศยาน ต้องมีประสิทธิภาพ สะดวก และเชื่อถือได้

➢ ส่งเสริมและเพิ่มขีดความสามารถของท่าเรือแหลมฉบัง และท่าเรือน้ำลึก ขายฝั่งทะเลภาคใต้อย่างเหมาะสม เพื่อเป็นประตูเศรษฐกิจทางทะเลในการขนส่งสินค้าไปยังภูมิภาคต่างๆ ของโลก

๒) เพื่อให้มีระบบขนส่งที่มีประสิทธิภาพและระดับการให้บริการที่ดี
เชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจและชุมชน (Accessibility) โดยการปรับปรุงและเพิ่มประสิทธิภาพระบบการขนส่ง เพื่อรองรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจ การกำหนดรูปแบบและแนวเส้นทางขนส่งหลักระหว่างพื้นที่เศรษฐกิจ ภายในประเทศ เพื่อให้สอดคล้องกับศักยภาพเชิงพื้นที่และชุมชน ซึ่งผลลัพธ์การขนส่งบนเส้นทางหลัก เชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจจะได้รับความสะดวก รวดเร็ว มีความน่าเชื่อถือ และต้นทุนการขนส่งลดลง ส่งผลทำให้ มีโอกาสทางธุรกิจเพิ่มขึ้นและเศรษฐกิจในระดับพื้นที่สามารถเติบโตได้อย่างรวดเร็วและยั่งยืน ซึ่งมีแนวทาง ในการดำเนินงาน อาทิเช่น

➢ ปรับปรุง บำรุงรักษา ใช้ประโยชน์จากโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่ง ทางถนนและยกระดับการพัฒนาเส้นทางอย่างสอดคล้องกับปริมาณจราจรและความต้องการของพื้นที่

➢ ตามลำดับความสำคัญจำเป็นเร่งด่วนเพื่อการเดินทางของคนและสินค้า รวมทั้งเชื่อมโยงโครงข่ายให้ครอบคลุมพื้นที่และเมืองในทุกภูมิภาคของประเทศ

➢ พัฒนาเส้นทางหลวงสายหลักและสายรองที่ยังเชื่อมต่อไม่สมบูรณ์ ให้เป็นโครงข่ายที่มีความสมบูรณ์ ได้มาตรฐาน

➢ พัฒนาระบบทางหลวงพิเศษให้สามารถรองรับการเดินทางและการขนส่งสินค้าเชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจหลักของประเทศกับชุมชนเมืองหลักในภูมิภาค

➢ ขยายเส้นทางรถไฟภายในประเทศให้ครอบคลุม และพัฒนา สิ่งอำนวยความสะดวก รวมทั้งองค์ประกอบต่อเนื่องอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง โดยเฉพาะการก่อสร้างเส้นทางรถไฟรางคู่ และวางรากฐานการพัฒนารถไฟความเร็วสูงในเส้นทางที่เหมาะสมและเป็นไปได้

➢ การปฏิรูปโครงสร้างการบริหารจัดการสาขาการขนส่งทางราง และการปรับปรุงประสิทธิภาพการบริหารจัดการการรถไฟแห่งประเทศไทย เพื่อให้การขนส่งทางรถไฟให้มี บริการที่มีประสิทธิภาพและเชื่อถือได้

➢ พัฒนาและปรับปรุงโครงข่ายทางรถไฟเพื่อเชื่อมโยงการเดินทาง ระหว่างเมืองเศรษฐกิจในประเทศและประเทศเพื่อนบ้าน การขยายโครงข่ายทางรถไฟเพิ่มเติมในเส้นทาง ที่เหมาะสมและมีศักยภาพ รวมทั้งจัดหาหัวรถจักรและล้อเลื่อน สิ่งอำนวยความสะดวกให้เพียงพอ กับ ความต้องการใช้งาน

➢ พัฒนาพื้นที่ตามแนวเส้นทางรถไฟและเมืองหลักภูมิภาค เพื่อเพิ่มศักยภาพ และดึงดูดให้มีความต้องการใช้รถไฟเพิ่มมากขึ้น

/ใช้เทคโนโลยี...

- ใช้เทคโนโลยีและการบริหารจัดการเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและยกระดับคุณภาพการบริการขนส่งสินค้าและการเดินทางด้วยรถไฟ
- ปรับปรุงและพัฒนาการดำเนินงานและการบริหารด้านการขนส่งทางลำน้ำและการขนส่งทางชายฝั่ง การปรับปรุงขุดลอกร่องน้ำ การพัฒนาบุคลากรด้านการขนส่งทางน้ำและการพาณิชย์
- ส่งเสริมให้ธุรกิจสายการบินปรับปรุงการดำเนินงานให้มีต้นทุนที่ประหยัดและส่งเสริมให้มีการแข่งขันระหว่างสายการบินที่เป็นธรรม
- พัฒนาท่าอากาศยานในภูมิภาคที่มีศักยภาพ เพื่อเพิ่มการใช้ประโยชน์จากโครงสร้างพื้นฐานที่มีอยู่ และสามารถเข้าถึงบริการขนส่งทางอากาศมากยิ่งขึ้น

๓) เพื่อพัฒนาปรับปรุงการเดินทางและการขนส่งให้มีความปลอดภัยและมีประสิทธิภาพ โดยการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐาน มาตรฐานยานพาหนะ และสภาพแวดล้อมให้มีคุณภาพและความปลอดภัยในการเดินทางและการขนส่งโดยเฉพาะที่สำคัญ คือ ต้องให้มีการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้อง เพื่อเสริมสร้างความรู้ความเข้าใจ จิตสำนึก และทักษะเรื่องความปลอดภัยด้านการขนส่ง ซึ่งผลลัพธ์ที่ได้คาดว่าจะ จำนวนอุบัติเหตุจากการขนส่งจะลดลง จำนวนผู้ได้รับบาดเจ็บและผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุการขนส่งจะลดลงเช่นเดียวกัน ส่งผลทำให้ความสูญเสียทางเศรษฐกิจและสังคมลดลงตลอดจนผู้ที่เกี่ยวข้องโดยรวมมีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น เนื่องจากการเดินทางและการขนส่งมีความปลอดภัยซึ่งมีแนวทางในการดำเนินงาน อาทิเช่น

- การป้องกันอุบัติเหตุทางถนน โดยการเสริมสร้างความรู้ ความเข้าใจ และการประชาสัมพันธ์ในเรื่องความปลอดภัยแก่ผู้ที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางถนนเป็นไปตามมาตรฐานความปลอดภัย
- การแก้ไขอุบัติเหตุทางถนน เพื่อลดผลกระทบของอุบัติเหตุ ป้องกันเหตุการณ์ซ้ำซ้อนที่อาจเกิดขึ้น โดยการประยุกต์ใช้เทคโนโลยีเพื่อการขนส่งทางถนนที่ปลอดภัย
- ปรับปรุงและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐาน และสิ่งอำนวยความสะดวกให้พร้อมอยู่ในสภาพการใช้งานได้อย่างปลอดภัย โดยการปรับปรุงสภาพทาง ระบบอาณัติสัญญาณ และการแก้ไขปัญหาคุดตดทางรถไฟ
- พัฒนาการจัดการเดินรถเพื่อเพิ่มความปลอดภัย โดยให้ความพร้อมในการปฏิบัติงานและทักษะการควบคุมรถในสถานการณ์คับขัน
- สร้างการมีส่วนร่วมของชุมชนเพื่อช่วยป้องกันอุบัติเหตุจากจุดตัดทางรถไฟ และบังคับใช้มาตรการควบคุมและตรวจตราการลักลอบสร้างทางลักผ่านจุดตัดทางรถไฟ
- พัฒนาและปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานให้มีความปลอดภัยในการเดินทางและการขนส่งสินค้าทางน้ำ เพื่อเสริมสร้างความรู้ความเข้าใจแก่ผู้ที่เกี่ยวข้องในเรื่องความปลอดภัยในการขนส่งทางน้ำ
- กำหนดให้มีมาตรการรักษาความปลอดภัย (Safety and Security) ของการขนส่งทางอากาศทั้งในส่วนของท่านอากาศยานและอากาศยาน
- กำหนดให้มีมาตรการรักษาความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของผู้ใช้บริการที่ท่านอากาศยาน โดยเฉพาะในเรื่องการสาธารณสุข

๔) เพื่อส่งเสริมการขนส่งที่ประหยัดพลังงาน (Energy Saving) และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Environmental Friendly) โดยการส่งเสริมและสนับสนุนให้มีการปรับเปลี่ยนมาใช้รูปแบบการขนส่งทางรางและทางน้ำ ในขณะเดียวกันก็ส่งเสริมให้มีการวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีเพื่อให้มีการใช้พลังงานและยานพาหนะที่สะอาด ซึ่งผลลัพธ์ที่ได้คาดว่าจะช่วยให้ปริมาณการใช้พลังงานในภาคการขนส่งและมลภาวะที่เกิดจากภาคการขนส่งลดลง โดยเฉพาะคาร์บอนไดออกไซด์ (CO₂) ส่งผลให้เกิดผลกระทบที่มีต่อภาวะโลกร้อน ลดการนำเข้าน้ำมันเชื้อเพลิง และช่วยเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน เนื่องจากการประหยัดต้นทุนด้านพลังงานและค่าชดเชยจากการทำให้เกิดภาวะโลกร้อน ซึ่งมีแนวทางในการดำเนินงาน อาทิเช่น

➢ ส่งเสริมและผลักดันการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและบริการตลอดจนปัจจัยที่ชักนำก่อให้เกิดการปรับเปลี่ยนมาใช้รูปแบบการขนส่งทางรางและทางน้ำ หรือการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเพิ่มมากขึ้น รวมทั้งสนับสนุนการพัฒนาระบบการจัดการขนส่งสินค้า (Logistics) ให้มีประสิทธิภาพ นำไปสู่การเคลื่อนย้ายสินค้าที่ตรงต่อเวลา และลดต้นทุน

➢ ให้มีการบริหารจัดการด้านการใช้พลังงานในภาคการขนส่งทางถนน โดยการปรับปรุงระบบขนส่งให้มีประสิทธิภาพด้านการใช้พลังงานมากขึ้น การบริหารจัดการอุปสงค์เพื่อลดการเดินทางที่ไม่จำเป็น และการสนับสนุนให้มีการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมไปใช้ระบบขนส่งสาธารณะ และรูปแบบการขนส่งสินค้าที่ประหยัดพลังงาน

➢ ให้มีการจัดการสิ่งแวดล้อมด้านการขนส่งทางถนน โดยการส่งเสริมให้มีการพัฒนาและใช้พลังงาน สะอาด การสนับสนุนการใช้จักรยาน การเดิน ยานพาหนะไฟฟ้า และการส่งเสริมการขับขี่ที่ประหยัดเชื้อเพลิง (Eco driving)

➢ ยกระดับท่าอากาศยานให้เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม โดยการบริหารจัดการและการใช้เทคโนโลยีเพื่อการประหยัดพลังงานและลดมลพิษ

➢ ส่งเสริมการใช้เชื้อเพลิงอย่างมีประสิทธิภาพ ประหยัดพลังงาน และลดปริมาณการปลดปล่อยมลพิษและก๊าซเรือนกระจกที่เกิดจากกิจกรรมการบิน

๕) เพื่อยกระดับการเข้าถึงและเพิ่มการใช้ระบบขนส่งสาธารณะ (Public Transport) อย่างทั่วถึงและเท่าเทียมกัน โดยการพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งสาธารณะที่เชื่อถือได้ เข้าถึงสะดวก และมีค่าโดยสารที่เหมาะสม การปรับปรุงระบบการขนส่งเชื่อมโยงกับการขนส่งสาธารณะ และการส่งเสริมปรับเปลี่ยนพฤติกรรมมาใช้ระบบขนส่งสาธารณะ เพื่อทดแทนการใช้ยานพาหนะส่วนบุคคลในการเดินทาง ซึ่งผลลัพธ์ที่ได้คาดว่าจะจำนวนผู้ใช้ระบบขนส่งสาธารณะเพิ่มขึ้น สัดส่วนค่าใช้จ่ายในการเดินทางโดยระบบขนส่งสาธารณะต่อรายได้จะลดลง ส่งผลทำให้การเดินทางสะดวกและง่ายขึ้น ชุมชนก็มีความน่าอยู่มากขึ้น ซึ่งมีแนวทางในการดำเนินงาน อาทิเช่น

➢ ขยายโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล และรถไฟฟ้าชานเมือง เพื่อประหยัดระยะเวลาในการเดินทาง ลดการใช้ยานพาหนะส่วนบุคคล และส่งเสริมระบบขนส่งสาธารณะทางรางและการเชื่อมต่อกับรูปแบบการขนส่งประเภทอื่น

➢ ยกระดับคุณภาพการให้บริการในระบบขนส่งสาธารณะทางถนนอย่างบูรณาการ และมีโครงข่ายครอบคลุมพื้นที่บริการ เพื่อเพิ่มทางเลือกให้กับผู้ใช้บริการมากขึ้น

➢ พัฒนาพื้นที่บริเวณสถานีของระบบขนส่งหลักทั้งในกรุงเทพมหานคร และเมืองหลักในภูมิภาคที่มีศักยภาพให้เป็นศูนย์กลางการเชื่อมต่อกับระบบขนส่งอื่นหรือระบบส่งต่อ (Feeder) เพื่อให้เกิดความสะดวกในการใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะมากยิ่งขึ้น

➢ ยกระดับการเข้าถึงระบบขนส่งสาธารณะ เพื่อให้มีความสะดวกในการใช้ระบบขนส่งสาธารณะสำหรับผู้เดินทางทุกกลุ่มให้มีการแข่งขันด้านบริการอย่างเป็นธรรม มีค่าบริการที่เหมาะสม และรวมไปถึงการจัดเตรียมสิ่งอำนวยความสะดวกด้านต่างๆ เช่น จุดจอดแล้วจร (Park and Ride), พัฒนาระบบตั๋วต่อตัวร่วม

➢ พัฒนาและเพิ่มขีดความสามารถในการเข้าถึงระบบการขนส่งสาธารณะให้มีรูปแบบบริการที่สะดวก รวดเร็ว โดยคำนึงถึงบริการเชิงสังคมด้วย

➢ พัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกของระบบขนส่งสาธารณะอย่างเหมาะสมสำหรับคนพิการ เด็ก และคนชรา เช่น ทางลาด เป็นต้น

➢ พัฒนาและปรับปรุงท่าเรือ จุดเชื่อมต่อการเดินทาง และสิ่งอำนวยความสะดวกอย่างเหมาะสมที่ท่าเรือสาธารณะ โดยมีค่าบริการที่เหมาะสม

๖) เพื่อเพิ่มความคล่องตัว (Mobility) ในการเดินทางและการขนส่ง โดยการปรับปรุงและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อลดปัญหาคอขวด เชื่อมต่อโครงข่ายการเดินทาง และการบริหารจัดการจราจร รวมทั้งสนับสนุนการใช้เทคโนโลยีเพื่ออำนวยความสะดวกในการเข้าถึงและลดเวลาในการเดินทาง ซึ่งผลลัพธ์ที่ได้ คาดว่าเวลาที่ใช้ในการเดินทางและการขนส่งจะลดลง ความแน่นอนและความตรงต่อเวลาในการเดินทางและขนส่งสินค้าจะเพิ่มขึ้น ส่งผลทำให้สภาพการจราจรคล่องตัวมากยิ่งขึ้น และลดความสูญเสียจากการจราจรติดขัด ซึ่งมีแนวทางในการดำเนินงาน อาทิเช่น

➢ ให้ความสำคัญกับการก่อสร้างและปรับปรุงทางร่วม ทางแยก สะพาน ทางต่างระดับ ทางลอด อุโมงค์ หรือขยายช่องทางจราจรตามความจำเป็นเร่งด่วน ในรูปแบบที่เหมาะสม เพื่อบรรเทาและแก้ไขปัญหาระบบจราจร

➢ ลดปัญหาการจราจรติดขัด เพื่อเพิ่มความเร็วในการเดินทางบนถนน โดยการกวดขันวินัยจราจร การปรับปรุงมาตรฐานและบริการของขนส่งสาธารณะ การจัดที่จอดรถอย่างเป็นระบบ การใช้การจัดการอุปสงค์การเดินทาง (Travel Demand Management) การใช้เทคโนโลยีระบบการขนส่งอัจฉริยะ (Intelligent Transport System) ตลอดจนบูรณาการการจัดการจราจรกับหน่วยงานท้องถิ่น

➢ ลดปัญหาคอขวด เพื่อเพิ่มความคล่องตัวในการเดินทาง โดยการปรับปรุงทางกายภาพ องค์ประกอบต่อเนื่องที่เกี่ยวข้อง รวมถึงการบำรุงรักษาทางให้อยู่สภาพดี พร้อมใช้งานตลอดเวลา

➢ พัฒนาระบบการจัดการจราจร (Traffic Management) และระบบจัดการอุบัติเหตุ (Incident Management) และการประสานงานเพื่อแก้ไขปัญหาระบบจราจร เพื่อให้สภาพการจราจรบนถนนกลับสู่สภาวะปกติโดยเร็วที่สุด โดยจัดตั้งหน่วยงานดูแลระบบการจราจรในเมืองและระหว่างเมือง การพัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ การจัดเตรียมแผนสำหรับสถานการณ์ต่างๆ ไว้ล่วงหน้า

➢ พัฒนาระบบการจัดการจราจรทางน้ำ และทางอากาศให้ได้มาตรฐานสากล

๒.๓ ผลที่คาดว่าจะได้รับจากการพัฒนาตามแผนหลักฯ ในช่วง ๑๐ ปีข้างหน้า (พ.ศ.๒๕๖๓)

๑) สัดส่วนการขนส่งสินค้าทางราง ปัจจุบันร้อยละ ๒.๒ จะเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ ๕.๐ และสัดส่วนการขนส่งสินค้าทางน้ำ ปัจจุบันสัดส่วนร้อยละ ๑๔.๐ จะเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ ๑๘.๐ (ทางลำน้ำจากร้อยละ ๘.๒ เพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ ๑๐.๕ และทางชายฝั่งจากร้อยละ ๕.๘ เพิ่มขึ้นเป็น ๗.๕)

๒) ความเร็วเฉลี่ย ขบวนรถไฟโดยสารปัจจุบัน ๔๗ กม./ชม. จะเพิ่มขึ้นเป็น ๕๐ กม./ชม. และความเร็วเฉลี่ยขบวนรถไฟสินค้า ปัจจุบัน ๓๕ กม./ชม. จะเพิ่มเป็น ๖๕ กม./ชม.

๓) สนับสนุนให้ประเทศไทยสามารถลดอัตราการเสียชีวิตของประชากรจากอุบัติเหตุทางถนน ปัจจุบันมีสัดส่วน ๑๘.๒๓ คนต่อประชากรแสนคน ลดลงเหลือ ๘.๓ คนต่อประชากรแสนคน

๔) เพิ่มสัดส่วนการใช้บริการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน จากปัจจุบัน ๐.๖ ล้านคน-เที่ยวต่อวัน เป็น ๔.๕ ล้านคน-เที่ยวต่อวัน

๕) เพิ่มสัดส่วนการใช้บริการขนส่งสาธารณะระหว่างเมือง จากปัจจุบันร้อยละ ๔๑ และการเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนบุคคล ร้อยละ ๕๙ เป็นการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะระหว่างเมือง ร้อยละ ๔๖ และเป็นการเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนบุคคล ร้อยละ ๕๔

๖) เพิ่มขีดความสามารถในการรองรับปริมาณการขนส่งตู้สินค้า จากปัจจุบัน ๑๐.๘ ล้านTEUs เป็นไม่น้อยกว่า ๒๐ ล้านTEUs

๗) เพิ่มขีดความสามารถในการรองรับปริมาณผู้โดยสาร ณ ท่าอากาศยานนานาชาติหลักของประเทศ ได้ไม่น้อยกว่า ๖๐ ล้านคนต่อปี

๓. ข้อเสนอของส่วนราชการ

กระทรวงคมนาคมพิจารณาแล้ว เห็นสมควรนำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อโปรดทราบ แผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งและจราจร พ.ศ. ๒๕๕๔-๒๕๖๓ ก่อนแจ้งเวียนให้กระทรวงและหน่วยงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง ได้ใช้เป็นแนวทางและเครื่องมือสำหรับประสานการดำเนินงานร่วมกันอย่างมีบูรณาการ สอดคล้องตามบทบาทภารกิจหน้าที่ในขั้นตอนต่อไป

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณานำเสนอคณะรัฐมนตรีต่อไปด้วย จะขอบคุณยิ่ง

ขอแสดงความนับถือ



(นายโสภณ ชาร์มย์)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

สำนักแผนงาน

โทร ๐ ๒๒๑๕ ๑๕๑๕ ต่อ ๒๐๗๐

โทรสาร ๐ ๒๒๑๕ ๔๔๔๘