



“แผนยุทธศาสตร์ด้านงานขนส่งสาธารณะ ระดับประเทศและส่วนภูมิภาค”

นายสุรพงษ์ เมี้ยนมิตร
รองผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

สภาองค์กรของผู้บริโภค วันที่ 6 ตุลาคม 2568
ณ โรงแรม ทีเค. พาเลซ แอนด์ คอนเวนชั่น กรุงเทพมหานคร

ประเด็นนำเสนอ

01

โครงสร้างพื้นฐานและการเชื่อมโยงโครงข่ายการคมนาคม
ของประเทศ และการพัฒนาสู่การเป็นศูนย์กลาง
ของการคมนาคมในภูมิภาคอาเซียน

02

แผนพัฒนาโครงข่ายการบริการขนส่งสาธารณะ
ของกรุงเทพมหานครและปริมณฑล และส่วนภูมิภาค

ประเด็นนำเสนอ

01

โครงสร้างพื้นฐานและการเชื่อมโยงโครงข่ายการคมนาคม
ของประเทศ และการพัฒนาสู่การเป็นศูนย์กลาง
ของการคมนาคมในภูมิภาคอาเซียน

02



แผนพัฒนาโครงข่ายการบริการขนส่งสาธารณะ
ของกรุงเทพมหานครและปริมณฑล และส่วนภูมิภาค



9 ส่วนราชการ

-  สำนักงานรัฐมนตรี (สรค.)
-  สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม (สปค.)
-  สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.)
-  กรมทางหลวง (ทล.)
-  กรมทางหลวงชนบท (ทช.)
-  กรมการขนส่งทางบก (ขบ.)
-  กรมการขนส่งทางราง (ขร.)
-  กรมเจ้าท่า (จท.)
-  กรมท่าอากาศยาน (ทย.)

12 ส่วนรัฐวิสาหกิจ

-  การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.)
-  องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.)
-  บริษัท ขนส่ง จำกัด (บขส.)
-  การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.)
-  การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.)
-  บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด (รฟฟท.)
-  บริษัท เอสอาร์ที แอสเสท จำกัด (อสท.)
-  การท่าเรือแห่งประเทศไทย (กทท.)
-  บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (ทอท.)
-  บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด (บวท.)
-  สถาบันการบินพลเรือน (สบพ.)
-  บริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด (รทส.)

2 องค์กร

-  สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กทพ.)
-  สถาบันวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีระบบราง (องค์การมหาชน) (สทร.)

1

ภารกิจและบทบาทของกระทรวงคมนาคม



ต้นทาง Origins

สินค้า

1

เกษตรกรรม



2

อุตสาหกรรม



คน

3

ท่องเที่ยว



ทางราง



ทางถนน



ทางอากาศ



ทางน้ำ



ปลายทาง
Destinations

คน

สินค้า

1

Domestic



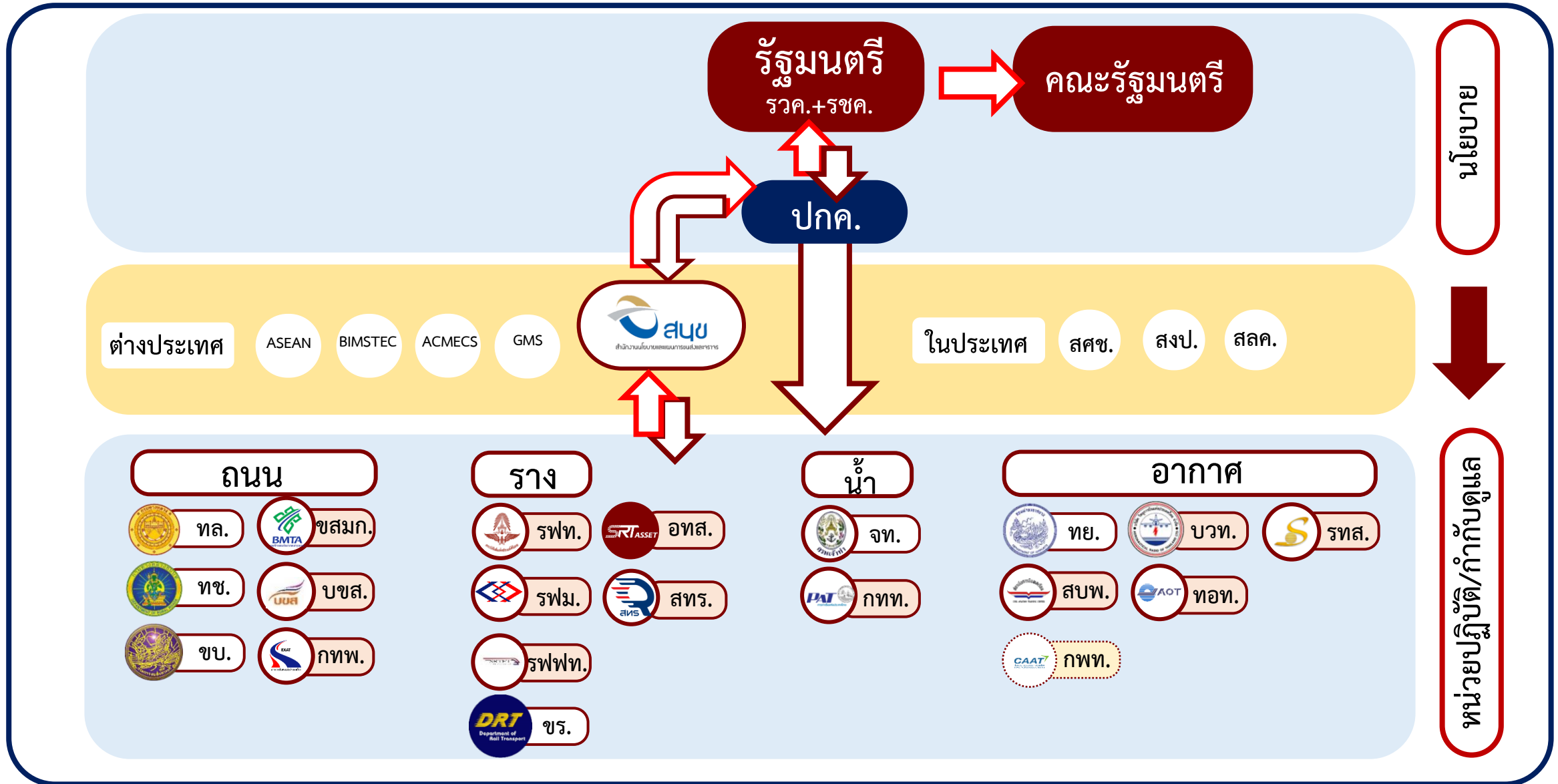
2

International



สะดวก / ปลอดภัย / ตรงเวลา / ราคาสมเหตุสมผล /
เข้าถึงง่าย / เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม

บทบาทและภารกิจ สบย.





giz Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH

ADB ASIAN DEVELOPMENT BANK



Partnerships for INFRASTRUCTURE

USTDA U.S. TRADE AND DEVELOPMENT AGENCY



งานที่ขับเคลื่อนไปสู่การปฏิบัติแล้ว

1. แผนปฏิบัติการด้านการขับเคลื่อนและส่งเสริมการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะใน กทม และปริมณฑล
2. การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกด้านคมนาคมขนส่งสำหรับคนทุกคน (UD)
3. การพัฒนาระบบการเชื่อมต่อการเดินทาง (Feeder)
4. การพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้า (EV)
5. การศึกษานโยบายการลดการใช้พลังงานในภาคคมนาคมขนส่งทางบก
6. การพัฒนาระบบการจราจรและขนส่งอัจฉริยะ (ITS) ในพื้นที่ EEC
7. การวิเคราะห์ฐานข้อมูลการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะเมืองหลักในภูมิภาค

งานที่อยู่ระหว่างเสนอ คค./สศช.

7. การพัฒนาพื้นที่รอบสถานีรถไฟ (TOD)
8. การพัฒนาการเดินทางทางน้ำ (Water-map)
9. การนำเทคโนโลยีมาใช้ในการบริหารจัดการและแก้ไขปัญหาจราจร
10. การพัฒนาจุดพักรถบรรทุกในพื้นที่ กทม. ปริมณฑล และพื้นที่ต่อเนื่อง
11. การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ในระดับภูมิภาค
12. การพัฒนาเส้นทางท่องเที่ยวเลียบริมชายฝั่งทะเลอันดามันฯ (Andaman Riviera)

งานที่อยู่ระหว่างศึกษา

15. การศึกษารูปแบบการคำนวณปริมาณการลดก๊าซเรือนกระจก (Baseline Data)
16. การพัฒนาศูนย์ข้อมูลคมนาคมของประเทศไทย (Transport Data Center)
17. การศึกษาเชื่อมโยงพื้นที่ EEC กับประตูการค้าของประเทศ
18. การจัดทำกรอบการบริหารจัดการภัยพิบัติในภาคคมนาคม
19. การเพิ่มสัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะใน กทม. และพื้นที่ต่อเนื่อง

งานที่จะดำเนินการศึกษา

18. โครงการศึกษาวิเคราะห์ปัจจัยและผลกระทบสำหรับการพัฒนาบริหารจัดการ และประเมินผลเพื่อจัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกในระบบบริการขนส่งสำหรับคนทุกคน

1

ปัญหาคมนาคมอดีตถึงปัจจุบัน...**มิติทางถนน**



1 จราจรติดขัด



2 อุบัติเหตุ



1

ปัญหาคมนาคมอดีตถึงปัจจุบัน...**มิติทางถนน**



3 ขนส่งสาธารณะไม่สะดวก



1

ปัญหาคมนาคมอดีตถึงปัจจุบัน...**มิติทางถนน**



4 PM 2.5



5 ต้นทุนโลจิสติกส์สูง

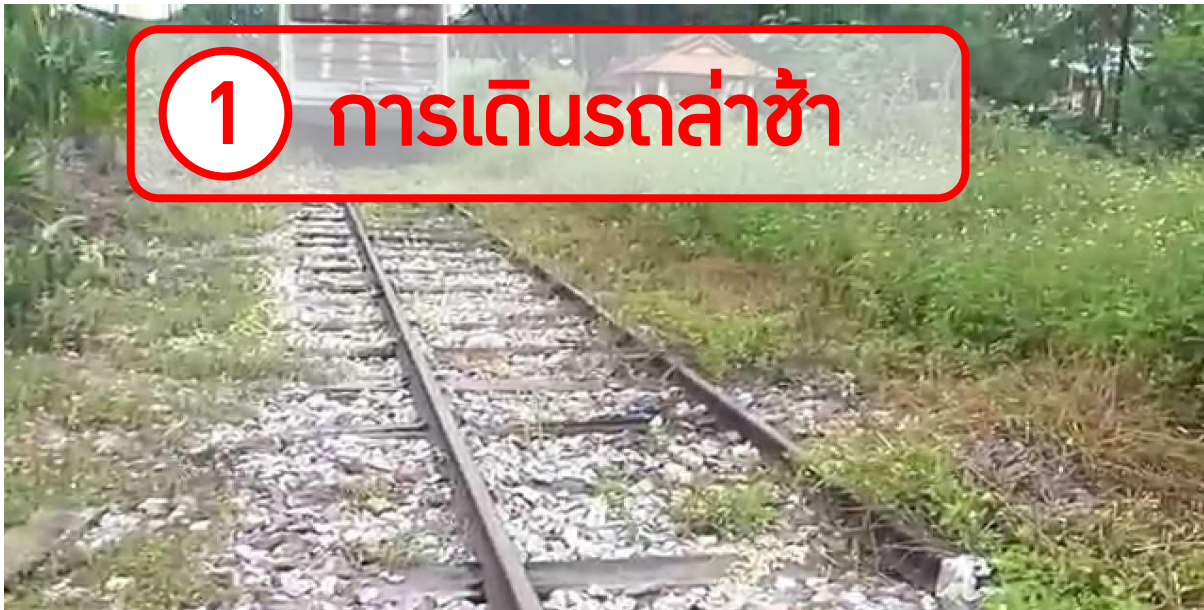


เพราะ.. พึ่งพิงการขนส่งด้วยรถบรรทุกเป็นหลัก

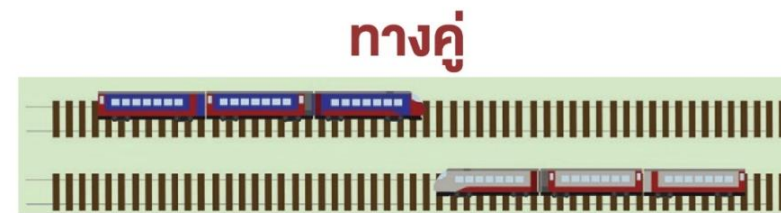


1

ปัญหาคมนาคมอดีตถึงปัจจุบัน...มิตีทางรา



ต้องรอสับหลัก ทำให้การเดินทางล่าช้า



ไม่ต้องรอสับหลัก ร่นเวลาในการเดินทาง และขนส่งสินค้า



1

ปัญหาคมนาคมอดีตถึงปัจจุบัน...มิติน้ำ



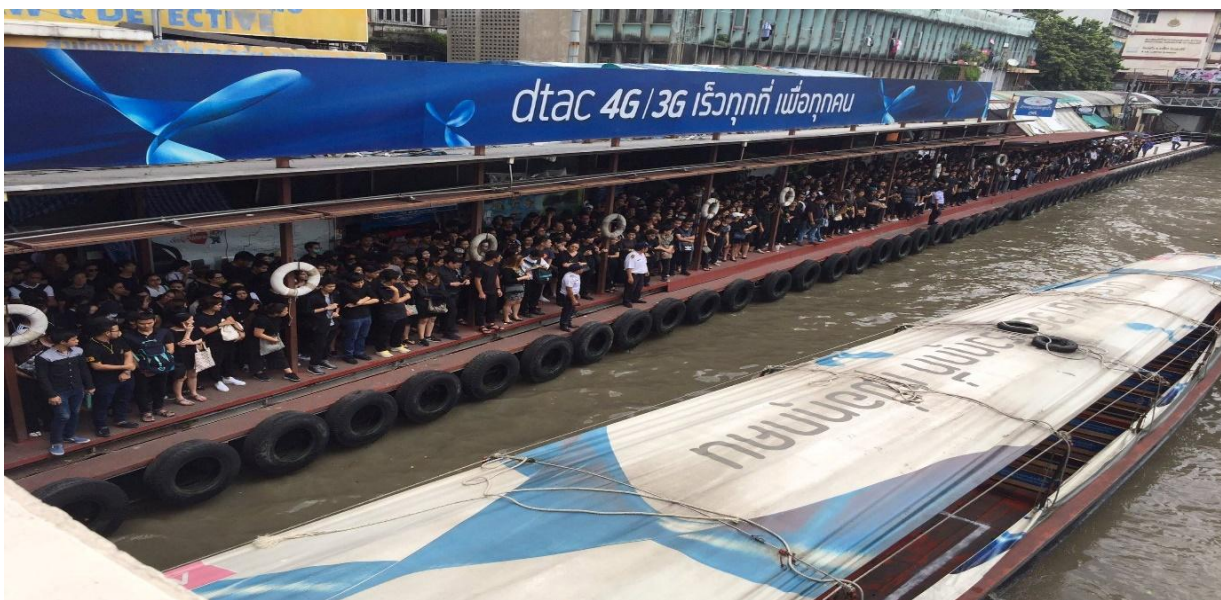
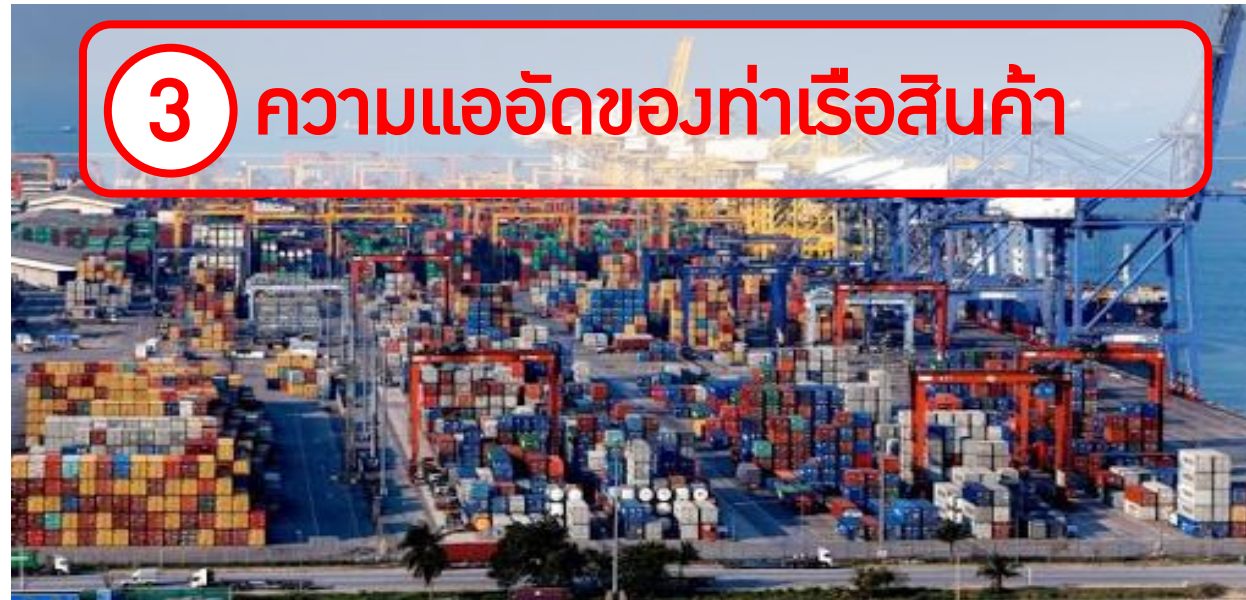
1 ความแออัดของท่าเรือสาธารณะ



2 จราจรติดขัดบริเวณท่าเรือ



3 ความแออัดของท่าเรือสินค้า

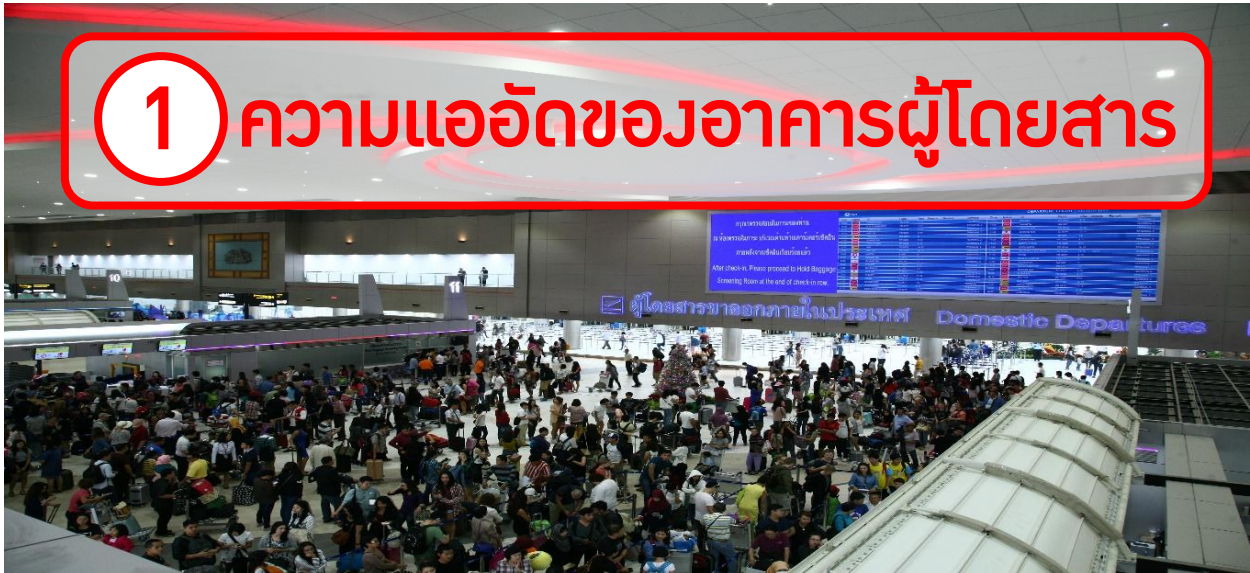


1

ปัญหาคมนาคมที่ดีถึงปัจจุบัน...มิตีทางอากาศ



1 ความแออัดของอาคารผู้โดยสาร



2 ความแออัดของ Runway



เป้าหมายกระทรวงคมนาคม



การปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่ง
จากทางถนนเป็นการขนส่ง**ทางรางและทางน้ำ**



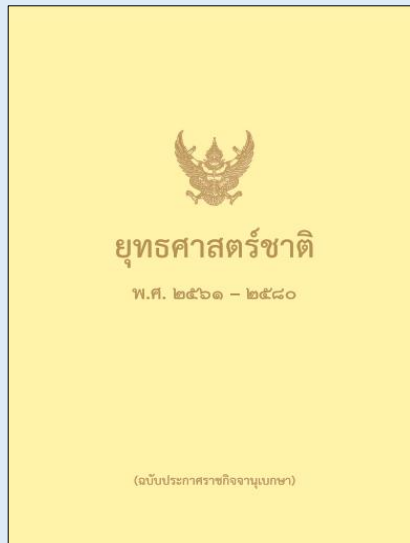
การส่งเสริมและผลักดันให้ประชาชน
เปลี่ยนมาใช้**ระบบขนส่งสาธารณะ**



กรอบการขับเคลื่อนนโยบายคมนาคม



ประเด็นยุทธศาสตร์ชาติที่ 2



ยุทธศาสตร์ชาติด้าน

การสร้างความสามารถในการแข่งขัน

ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2561 – 2580)

กรอบแนวคิดการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง



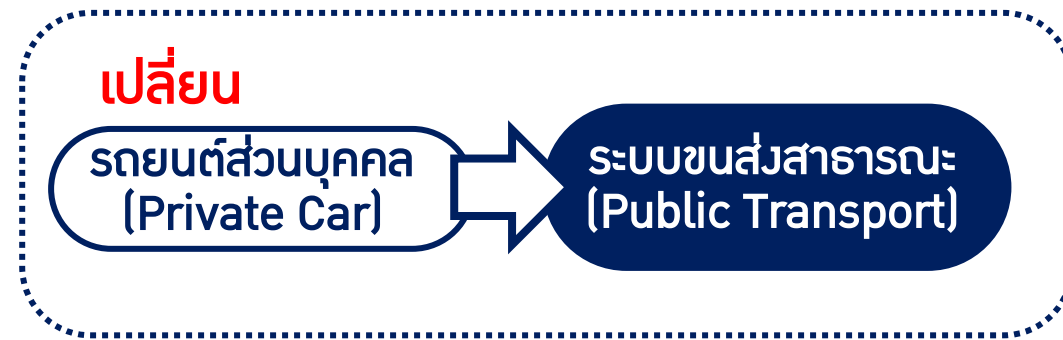
การขนส่งที่มีประสิทธิภาพ (Efficient Transport)



เป้าหมาย

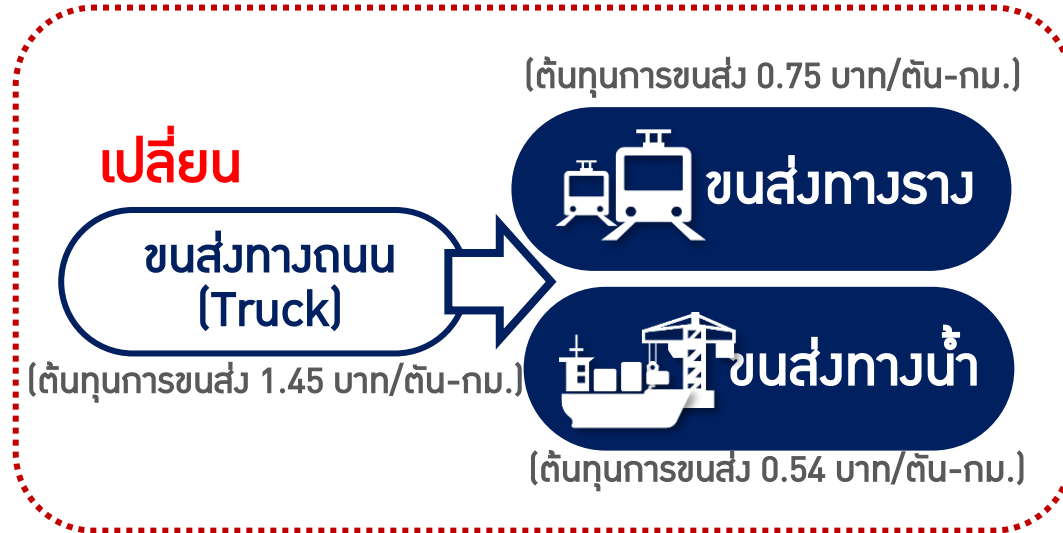
แก้ปัญหา

1
ในเมือง
(Urban Transport)



การจราจร (Traffic Congestion)
ปัญหามลพิษ (Pollution)

2
ระหว่างเมือง
(Intercity Transport)



ลดต้นทุนการขนส่ง (Logistics Cost)
เพิ่มความตรงต่อเวลา (Punctuality)



การขนส่งที่มีประสิทธิภาพ (Efficient Transport)

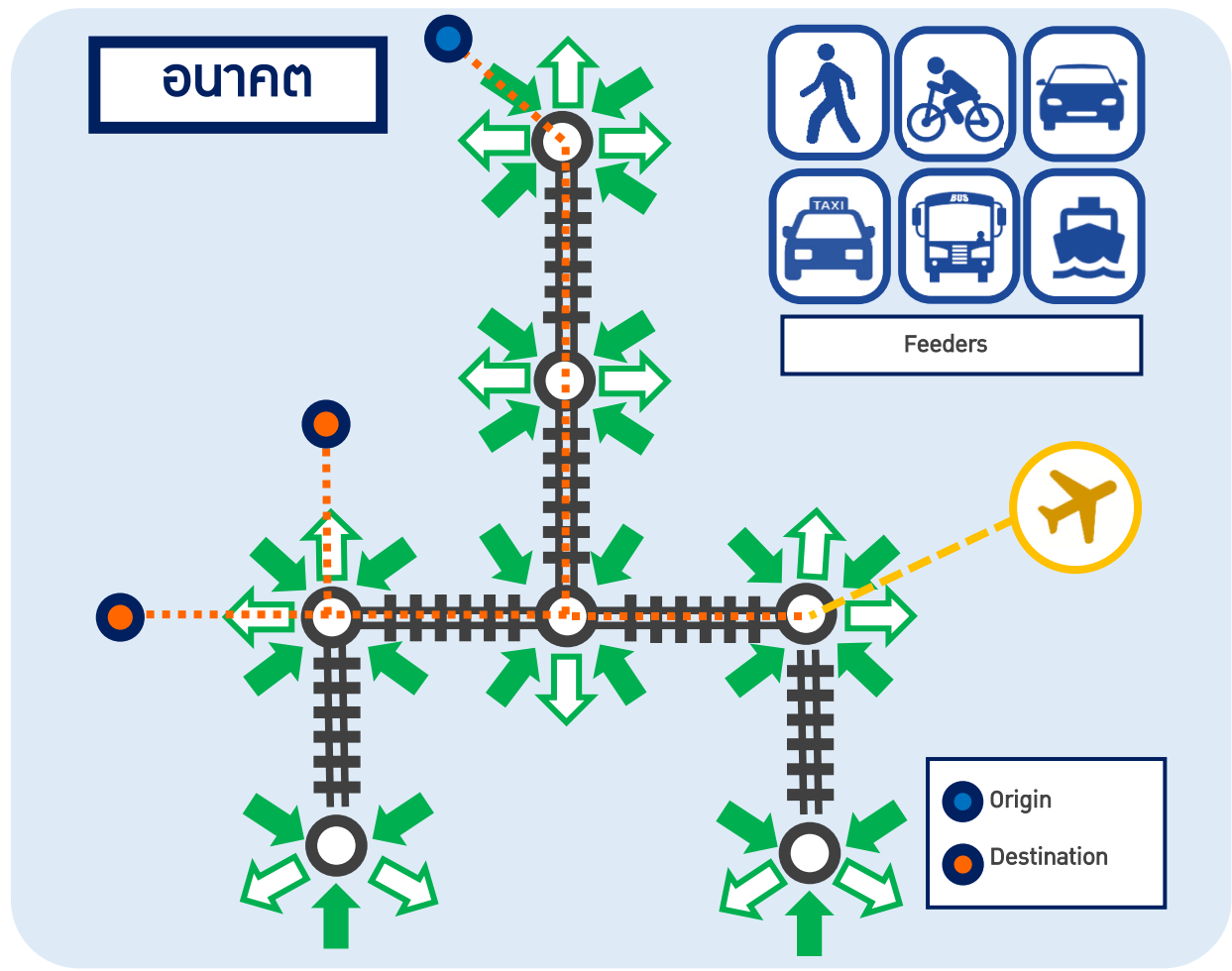
1 ในเมือง (Urban Transport)

ปัญหาในอดีต

การจราจรติดขัด

มลพิษทางอากาศ

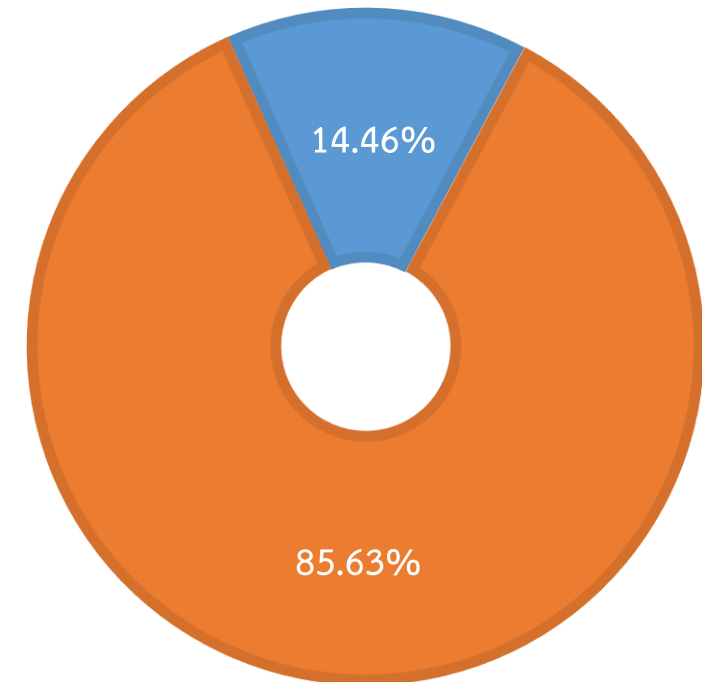
การใช้พลังงานไม่มีประสิทธิภาพ



สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

รูปแบบการเดินทาง	ปริมาณผู้โดยสาร (ล้านคน-เที่ยวต่อปี) *		หมายเหตุ
	ปี 2565	ปี 2566	
1. รถไฟฟ้าสายสีเขียว (BTS)	194.39	184.88	- 9.50
2. รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน	114.87	142.36	+ 48.81
3. รถไฟฟ้าสายสีม่วง		21.32	
4. รถไฟฟ้า Airport Rail Link (ARL)	16.03	45.21	+ 29.18
5. รถไฟฟ้าชานเมือง สายสีแดง (SRTET)	4.80	7.84	+ 3.04
6. รถไฟชานเมือง (SRT)	2.64	17.80	+ 15.16
7. รถไฟฟ้าสายสีทอง	1.35	2.46	+1.11
8. รถไฟฟ้าสายสีเหลือง	-	9.03	+ 9.03
9. รถไฟฟ้าสายสีชมพู	-	3.38	+ 3.38
10. BRT	2.47	2.05	- 0.42
11. รถโดยสารประจำทาง (ขสมก./ ขบ.)	958.98	1,233.54	+ 274.56
12. รถตุ้ (ผลสำรวจ)	106.26	113.85	+ 7.59
13. เรือ	40.92	43.61	+ 2.69
9. รวม (1 - 13) (ล้านคน-เที่ยวต่อปี)	1,442.70	1,827.33	+ 372.84
10. ค่าเฉลี่ยเที่ยวต่อ (คน-เที่ยวต่อวัน)	1.49	1.49	
11. รวมจำนวนเที่ยวสาธารณะ (15/16)	968.26	1,226.39	
12. ปริมาณผู้โดยสารรวม (PT+PV)	9,92.40	8,479.90	
สัดส่วนระบบขนส่งสาธารณะ	9.79%	14.46%	
สัดส่วนระบบรถส่วนบุคคล	90.21%	85.54%	

สัดส่วนการใช้ระบบขนส่งสาธารณะในกรุงเทพฯ และปริมณฑล พ.ศ. 2566

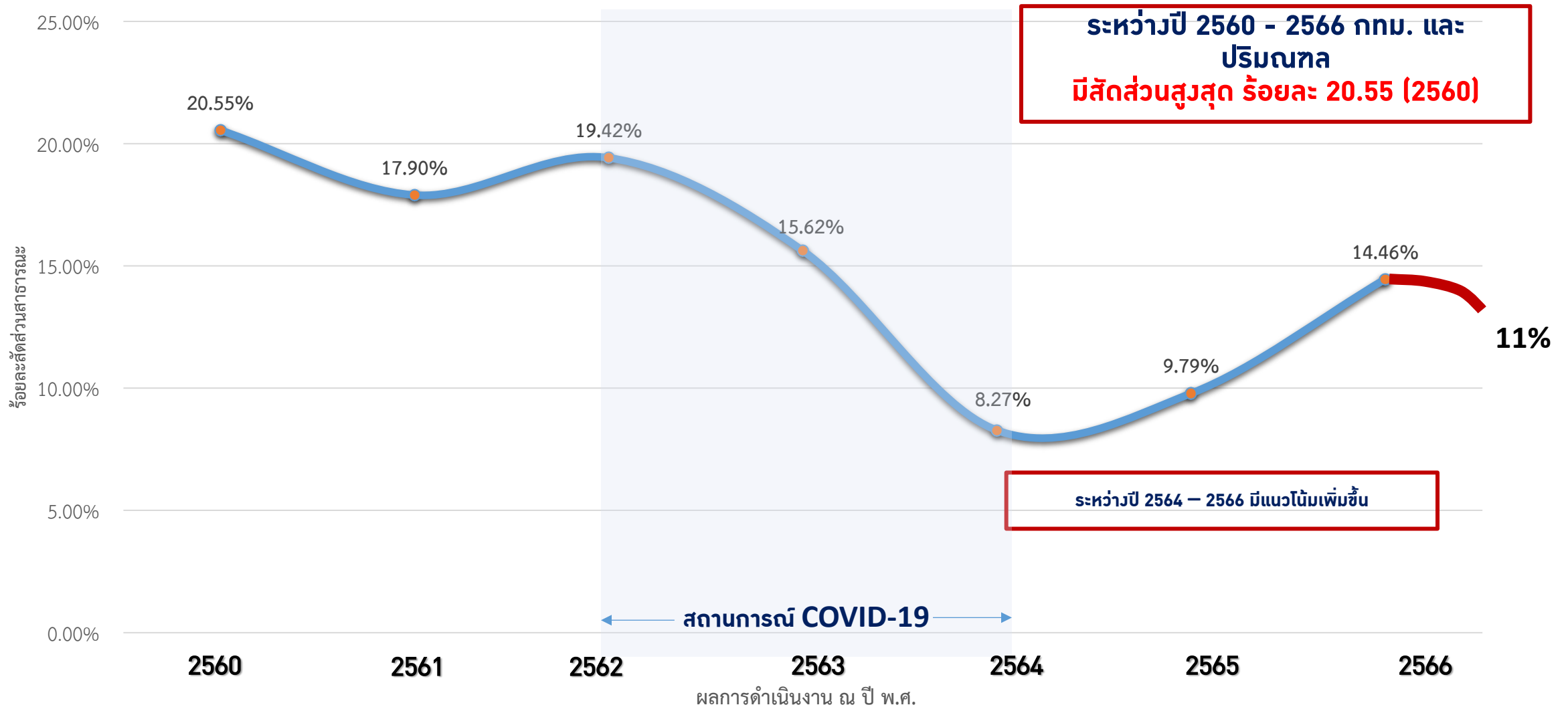


■ สัดส่วนระบบขนส่งสาธารณะ ■ สัดส่วนระบบรถส่วนบุคคล

- * ข้อมูลผลการดำเนินงานปี 2566 (ย้อนหลัง 1 ปี)
- ได้รับข้อมูลจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง พร้อมทั้งตรวจสอบกับการรายงานข้อมูลรายวันของ ศกส. สปค.
- ข้อมูลประกอบจากโครงการศึกษาสำรวจการเดินทางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (โครงการ BTDS), 2565

สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในกรุงเทพฯ และปริมณฑล พ.ศ. 2560 - 2566





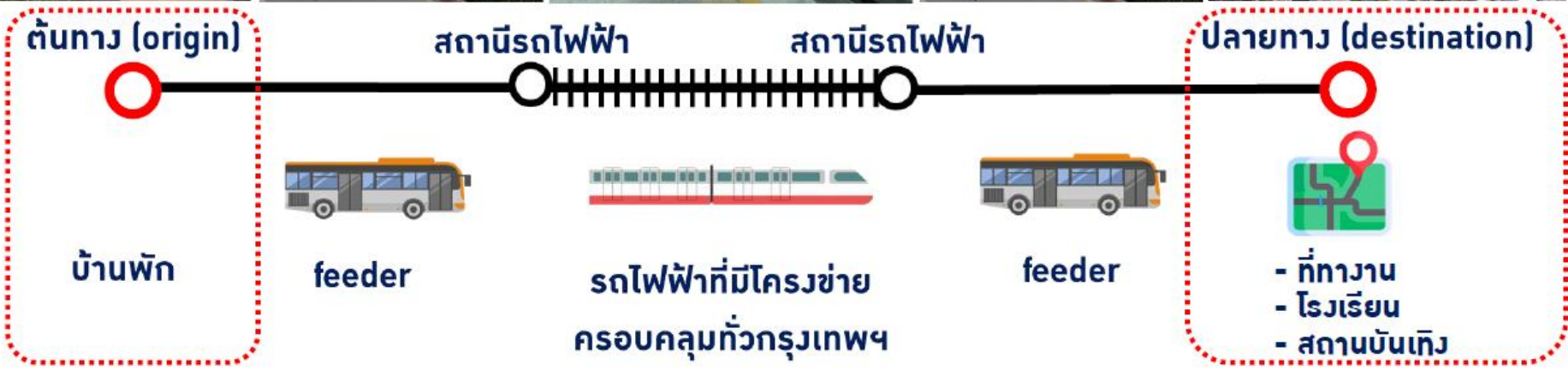
การขนส่งที่มีประสิทธิภาพ (Efficient Transport)

เป้าหมาย

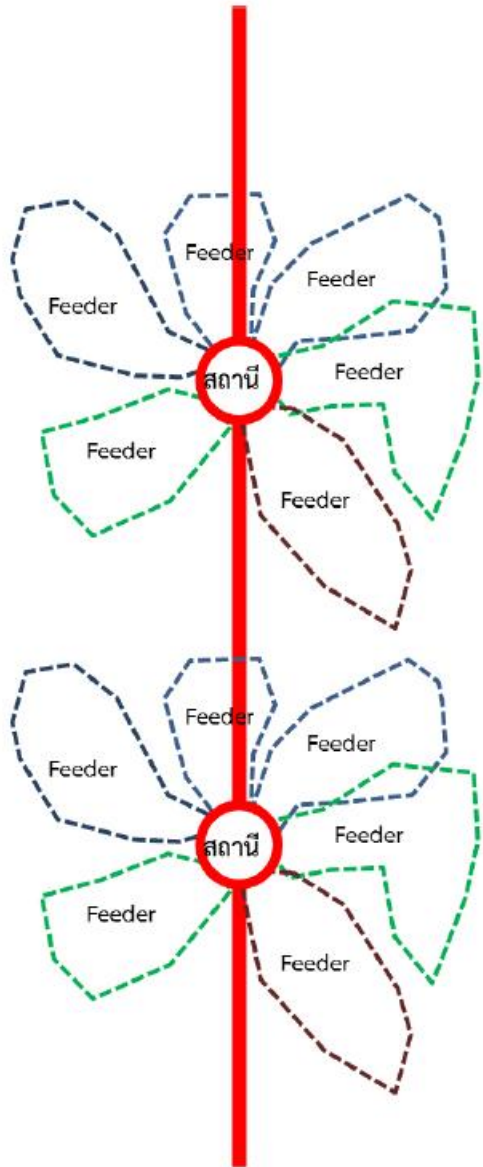
แก้ปัญหา

1

ในเมือง
(Urban Transport)



Transit - Oriented Development (TOD)



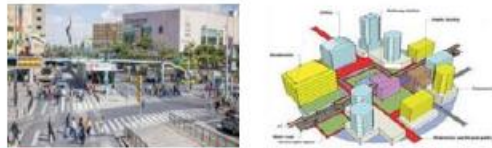
1 Park and Ride / Commercial



2 Trunk and Feeder / Connectivity



3 Transit Oriented Development



4 Personal Mobility



5 Green City

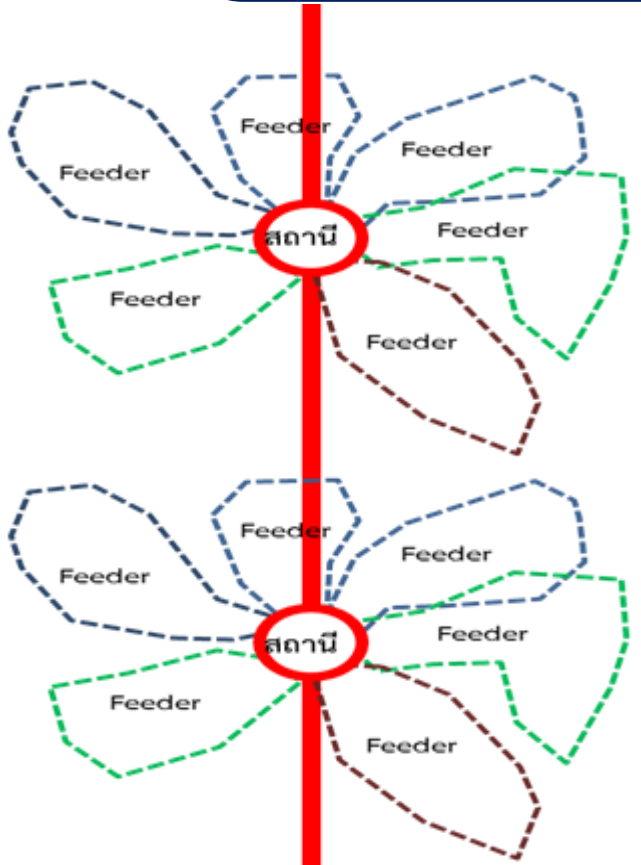


Transit Oriented Development



การพัฒนา ระบบ Feeder เพื่อเชื่อมต่อการเดินทาง

ทางเดิน / จักรยาน / รถแท็กซี่ / รถโดยสารประจำทาง / เรือโดยสาร



Feeder icons: Pedestrian, Bicycle, Car, Taxi, Bus, Ferry.





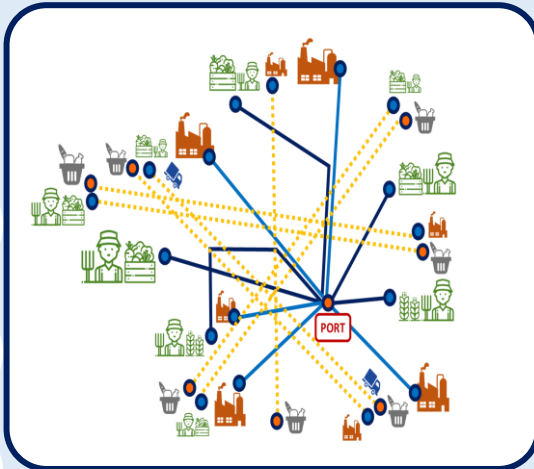
2 ระหว่างเมือง (Intercity Transport)

ปัญหาในอดีต

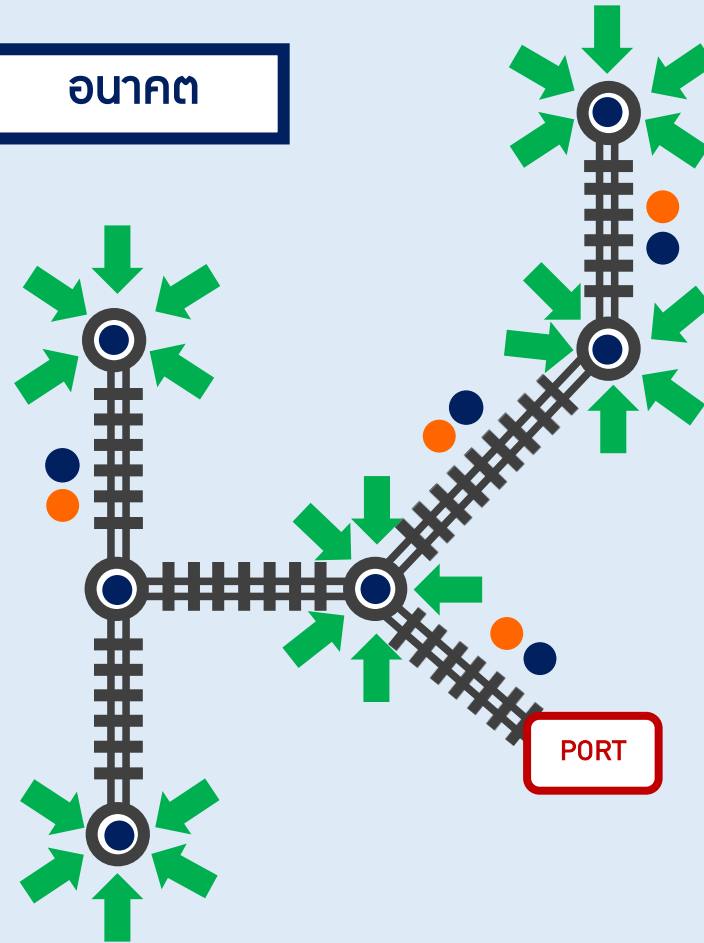
อุบัติเหตุ

มลพิษทางอากาศ

ต้นทุนโลจิสติกส์สูง



อนาคต



- Dry Port/ICD
- CY (สวท.)
- DC (ขบ.)

การขนส่งคน ที่สะดวก รวดเร็ว และตรงเวลา



ต้นทาง (origin)

สถานีรถไฟฟ้า

สถานีรถไฟฟ้า

ปลายทาง (destination)



บ้านพัก

feeder

ใช้รถไฟฟ้าความเร็วสูงเพื่อเข้าสู่ตัวเมือง
หรือรถไฟทางคู่ที่ร่นเวลาไม่ต้องรอสับหลัก

feeder

บ้านพัก

การขนส่งสินค้า ที่ประหยัดต้นทุน ระยะเวลา ลดความเสี่ยงจากอุบัติเหตุ



ต้นทาง (origin)



จุดเชื่อมต่อ (Hub / Spoke)



<150 กิโลเมตร

ระบบราง



ปลายทาง (destination)



ผู้ผลิตเกษตร /
ผู้ผลิตอุตสาหกรรม /
ผู้ส่งออก

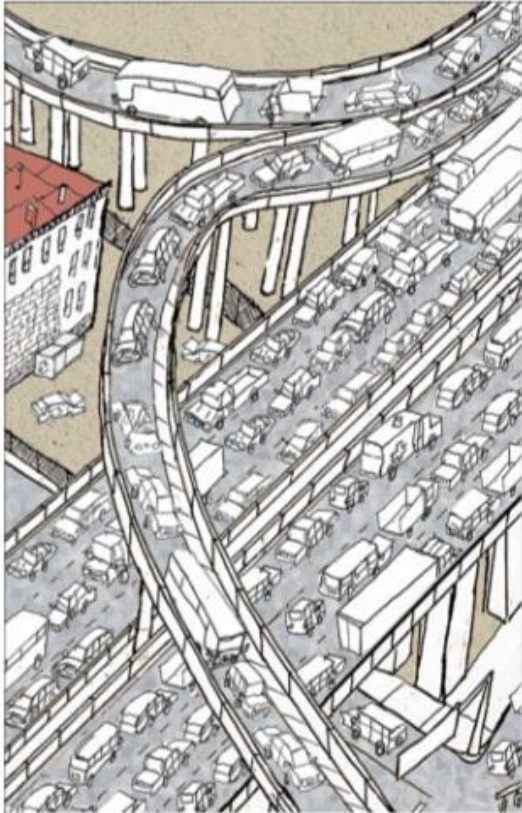
ท่าเรือบก (Dry Port)

ท่าเรือแหลมฉบัง

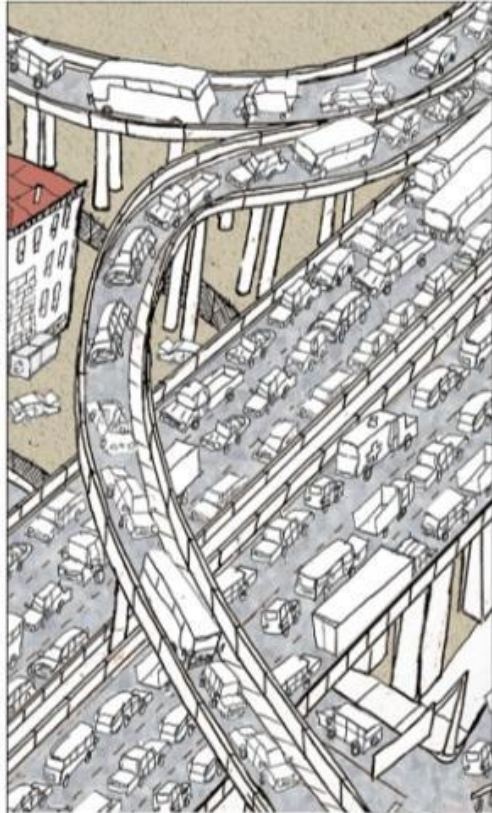
งานศึกษาเพื่อเพิ่มสัดส่วนการเดินทางด้วยระบบ ขนส่งสาธารณะในเขตเมือง (กทม.+พท ต่อเนื่อง)



การใช้พื้นที่เมือง



FOSSIL FUEL VEHICLES



ELECTRIC VEHICLES



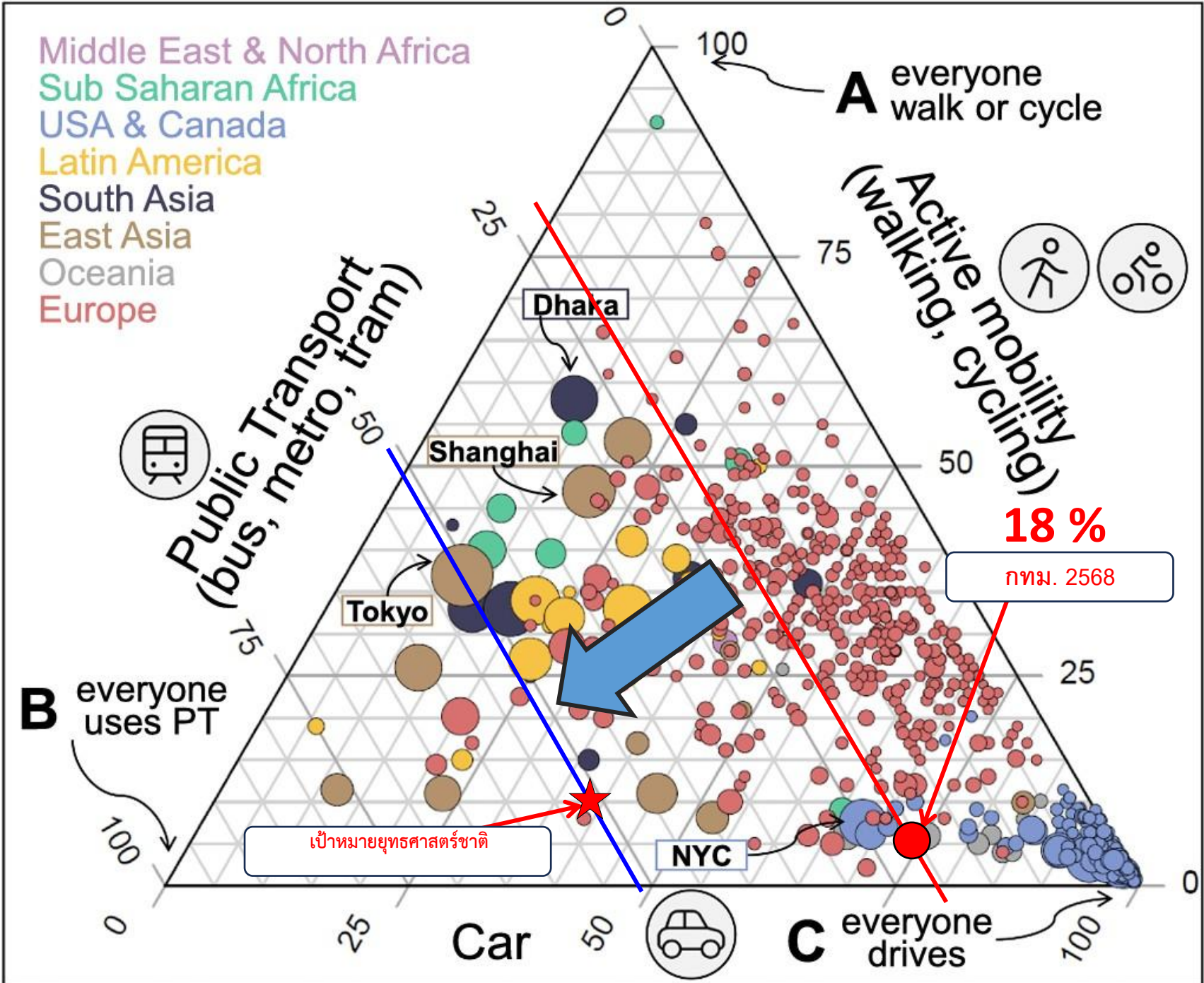
WALKING, BIKING, & PUBLIC TRANSIT

เมืองที่พึ่งพารถยนต์



เมืองที่พึ่งพาขนส่งสาธารณะ





เป้าหมาย		
ปี 2566-2570	ปี 2571-2575	ปี 2576-2580
ไม่น้อยกว่า 40	ไม่น้อยกว่า 50	ไม่น้อยกว่า 60

ที่มา : แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ.2566-2580) (ฉบับแก้ไขเพิ่มเติม)



กรอบแนวคิดเพื่อเพิ่มสัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ

ความครอบคลุม

- เพิ่มความครอบคลุมของโครงข่าย
- ลดเส้นทางทับซ้อนของรถโดยสารสาธารณะ



การให้บริการและความเพียงพอ

- เพิ่มความถี่ของรถโดยสาร
- เพิ่มจำนวนตู้โดยสารต่อขบวน
- รถโดยสารประจำทางด่วน (Express Service)



การเพิ่มสัดส่วนการเดินทาง
ด้วยขนส่งสาธารณะ

การเข้าถึง



- รถโดยสารประจำทางระบบเสริม (Feeder)
- อัตราค่าโดยสารที่เหมาะสม
- การให้ข้อมูลผู้โดยสาร
- ปรับปรุงทางเท้า

การเชื่อมต่อ



- จุดเชื่อมต่อ และสิ่งอำนวยความสะดวกการเชื่อมต่อการเดินทาง (ITF)
- ลดเวลาในระบบเปลี่ยนถ่าย
- ระบบเก็บค่าโดยสารที่ใช้ร่วมกันได้ (ระบบตั๋วร่วม)



ลดการใช้รถยนต์ส่วนบุคคล

- ค่าธรรมเนียมการใช้ถนนช่วงที่มีการจราจรหนาแน่น (Congestion Charge)
- การกำหนดอัตราค่าที่จอดรถ
- กำหนดข้อบังคับห้ามจอดรถบนถนนสายหลัก

Bangkok Public Transport 2025

10 เส้นทาง 195 สถานี
ระยะทางรวม 280 กิโลเมตร

ระบบรถไฟฟ้า



4 เส้นทาง
ระยะทางรวม 65.5 กิโลเมตร

เรือโดยสาร



รถโดยสารประจำทาง

หมวด 1 (รถเมล์) 269 เส้นทาง
หมวด 1 (รถตุ้) 65 เส้นทาง
หมวด 4 (รถสองแถว) 201 เส้นทาง
หมวด 1 และ 4 (ปทุมธานี นนทบุรี สมุทรปราการ) 117 เส้นทาง
BRT 1 เส้นทาง



รถโดยสารขนาดเล็ก

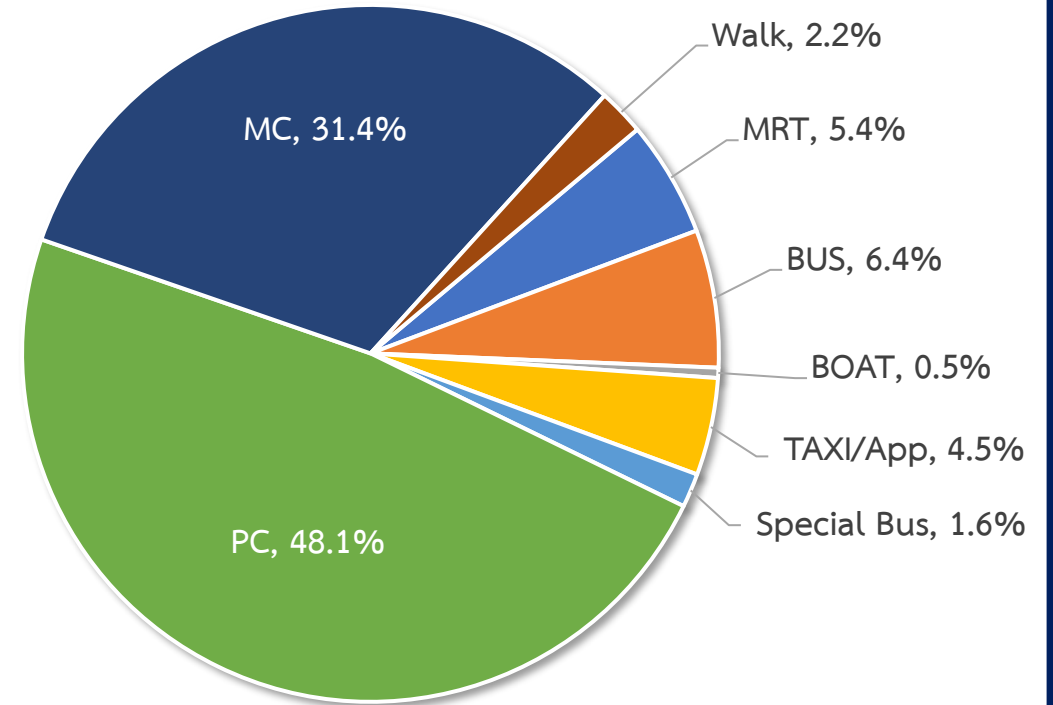
แท็กซี่และรถเรียกผ่านแอปพลิเคชัน
ประมาณ 70,000 คัน
มอเตอร์ไซด์รับจ้าง
ประมาณ 100,000 คัน

สัดส่วนการเดินทางในพื้นที่กทม. และพื้นที่ต่อเนื่อง ปี 2568



Mode	Boarding (คน-เที่ยว/วัน)	Share Boarding
MRT	1,554,000	5.4%
BUS	1,846,000	6.4%
BOAT	137,000	0.5%
TAXI/App	1,306,000	4.5%
Special Bus	455,000	1.6%
PT	5,298,000	18.3%
PC	13,892,000	48.1%
MC	9,080,000	31.4%
PV	23,595,000	81.7%
Walk	623,000	2.2%
รวมทั้งหมด	28,829,000	100.0%

PT หมายถึง รถขนส่งสาธารณะ ประกอบด้วย รถไฟฟ้า รถโดยสาร เรือ แท็กซี่ และรถรับส่งพนักงาน/นักเรียน
 PV หมายถึง รถส่วนบุคคล

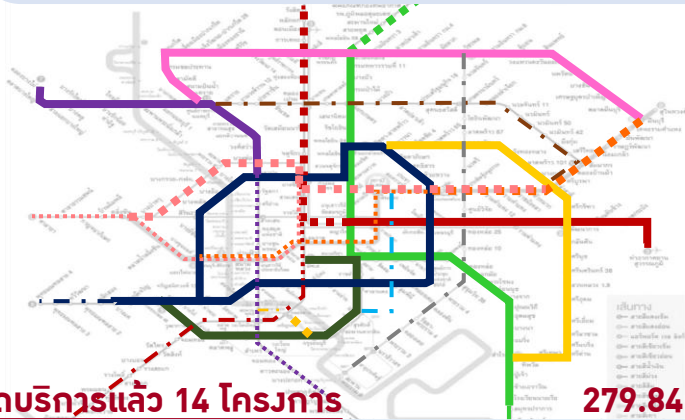


ที่มา : กรมการขนส่งทางราง, การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย, องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ, TSB และการประเมินด้วยแบบจำลอง BTDM

การพัฒนาระบบรถไฟฟ้าในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล



รวม 14 เส้นทาง 554 กม.



เปิดบริการแล้ว 14 โครงการ 279.84 กม.

● สีเขียว(สุขุมวิท)	หมอชิต-สมุทรปราการ	37.10
● สีเขียว(สุขุมวิท)	หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต	18.70
● สีเขียว(สีลม)	สนามกีฬาแห่งชาติ-บาง	14.00
● สีน้ำเงิน	ห้วย	20.00
● สีน้ำเงิน	บางซื่อ-หัวลำโพง	14.00
● สีน้ำเงิน	หัวลำโพง-บางแค	13.00
● ARL	บางซื่อ-ท่าพระ	28.70
● สีม่วง	พญาไท-สุวรรณภูมิ	23.00
● สีทอง	บางใหญ่-เตาปูน	1.88
● สีแดง(เหนือ)	กรุงธนบุรี-คลองสาน	26.30
● สีแดง (ตะวันตก)	บางซื่อ-รังสิต	15.26
● สีเหลือง	บางซื่อ-ตลิ่งชัน	
● สีชมพู	ลาดพร้าว-สำโรง	30.40
● สีชมพู	แคราย-มีนบุรี	34.50
● สีชมพู	ศรีรัช-เมืองทองธานี	3

อยู่ระหว่างก่อสร้าง 4 โครงการ

81.30 กม.

● สีส้ม ศูนย์วัฒนธรรม-มีนบุรี	22.50	เปิดบริการปี 71
● สีส้ม บางขุนนนท์-ศูนย์วัฒนธรรม	13.40	เปิดบริการปี 73
● สีแดง ARL พญาไท-บางซื่อ-ดอนเมือง	21.80	เปิดบริการปี 73
● สีม่วง เตาปูน-ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก)	23.60	เปิดบริการปี 73

อยู่ระหว่างเตรียมประกวดราคา 2 โครงการ

28.84 กม.

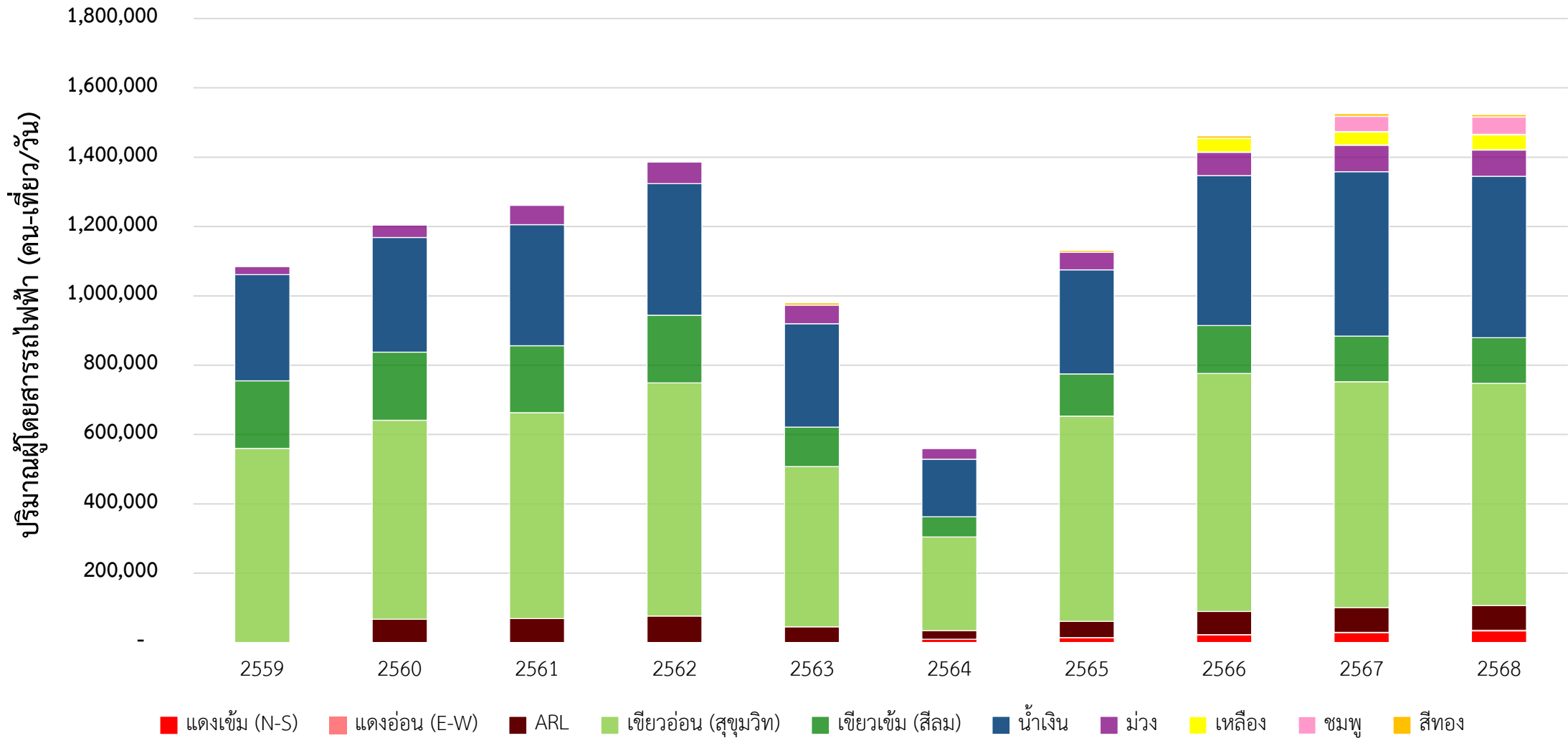
● สีแดง (เหนือ) รังสิต-มร.ศูนย์รังสิต	8.84	เปิดบริการ 71
● สีแดง (ตะวันตก) ตลิ่งชัน-ศิริราช-ศาลายา	20.50	เปิดบริการ 72

เตรียมความพร้อม 12 โครงการ

162.93 กม.

● สีแดง (เหนือ) บางซื่อ-หัวลำโพง	5.76
● สีแดง (ตะวันตก) บางซื่อ-มักกะสัน-หัวหมาก	20.14
● สีแดง (ใต้) หัวลำโพง-วงเวียนใหญ่-มหาชัย	8.00
● สีน้ำตาล แคราย-ลำสาลิ	22.10
● สีเทา วัชรพล-ทองหล่อ	16.25
● สีเทา พระโขนง-ท่าพระ	23.66
● สีเขียว (สุขุมวิท) คูคต-ลำลูกกา	6.50
● สีเขียว (สุขุมวิท) สมุทรปราการ-บางปู	9.50
● สีน้ำเงิน บางแค-พุทธมณฑลสาย 4	38.00
● สีฟ้า ดินแดง-สาทร	9.50
● สีทอง คลองสาน-ถนนประชาธิปไตย	0.92
● สีเหลือง ส่วนต่อขยาย แยกรัชดา-ลาดพร้าว-แยกรัชโยธิน	2.60

ปริมาณผู้โดยสารรถไฟฟ้า MRT (วันทำงาน)



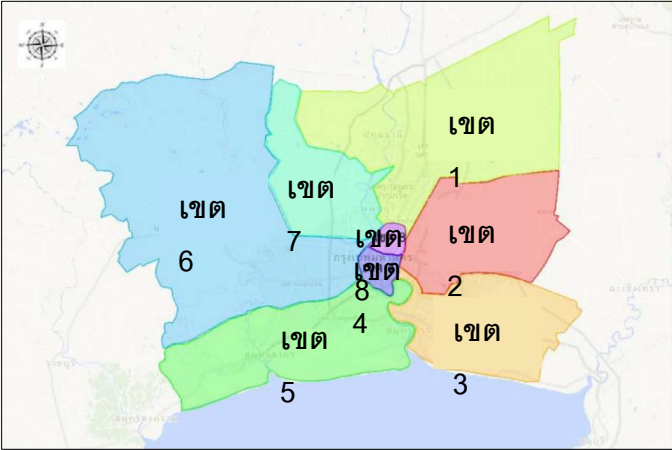
การให้บริการรถโดยสารประจำทาง (BUS) ในปัจจุบัน



ประเภท	จำนวนเส้นทาง	จำนวนรถ (คัน)	เที่ยววิ่ง/วัน	ผู้โดยสารวันทำงาน2568 (คน-เที่ยว/วัน)	ค่าโดยสาร (บาท)
หมวด 1 และ 4 (กทม.)					
• ขสมก.	107	2,883	15,240	520,000	8-25
• TSB	123	1,600	10,000	400,000	15, 20, 25
• รถตู้*	65	1,049	N/A	N/A	เริ่มต้น 15
• รถสองแถว	201	2,816	N/A	N/A	เริ่มต้น 8
หมวด 1 และ 4 (นนทบุรี)					
• หมวด 1	6	582	N/A	N/A	เริ่มต้น 8
• หมวด 4	23		N/A	N/A	เริ่มต้น 8
หมวด 1 และ 4 (ปทุมธานี)					
• หมวด 4	26	474	N/A	N/A	เริ่มต้น 8
หมวด 1 และ 4 (สมุทรปราการ)					
• หมวด 1	6	70	N/A	N/A	เริ่มต้น 8
• หมวด 4	34	1,240	N/A	N/A	เริ่มต้น 8



รถโดยสารประจำทาง



- ข้อมูลเฉพาะรถโดยสารขสมก.
- ข้อมูลจำนวนรถ เป็นจำนวนรถที่วิ่งจริง
- ผู้โดยสารต่อวันเป็นจำนวนผู้โดยสารเฉลี่ยทุกวัน

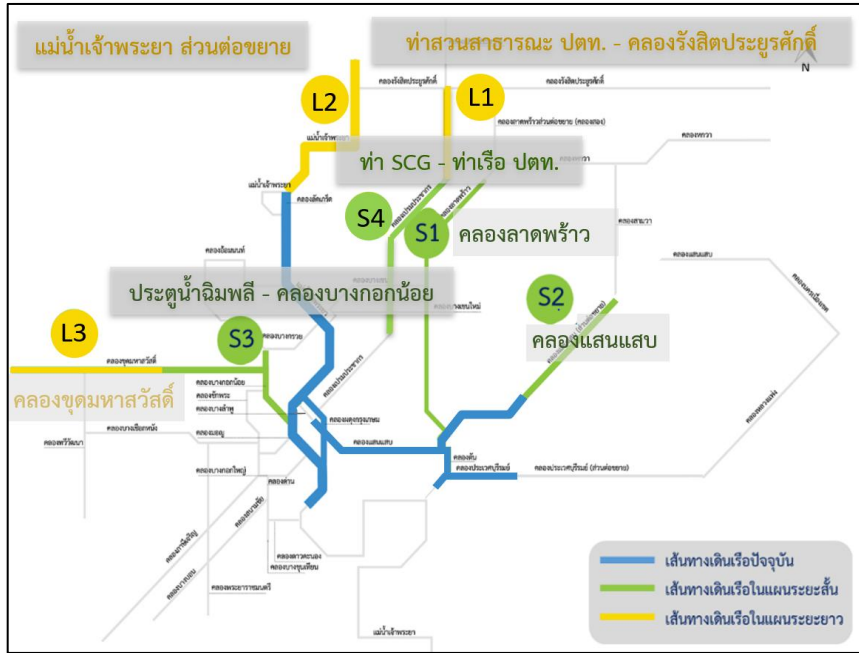
	เส้นทาง (สาย)	จำนวนรถ (คัน)	จำนวนผู้โดยสาร (คน/วัน)	เฉลี่ยผู้โดยสาร (คน/คัน/วัน)	
	โตเกียว	178	1,467	570,000	389
	โซล	353	7,416	4,280,000	577
	ไทเป	280	3,360	1,900,000	565
	ลอนดอน	675	9,300	4,930,000	530
	สิงคโปร์	350	5,800	3,750,000	647
	กรุงเทพฯ	269	4,483	920,000	205

ข้อมูลปี 2568	เที่ยววิ่ง (เที่ยว/คัน/วัน)	ระยะทาง (กม./เที่ยว)	จำนวนรถวิ่งจริง (คัน/วัน)	รวมเที่ยววิ่ง (เที่ยว/วัน)	ผู้โดยสารต่อวัน (คน-เที่ยว/วัน)	เฉลี่ยผู้โดยสาร (คน/คัน/วัน)
รวมทุกเขต	5.5	29.7	2,784	15,239	501,271	180
เขตการเดินรถที่ 1	5.4	33.4	623	3,365	152,480	245
เขตการเดินรถที่ 2	5.7	24.4	463	2,634	96,038	207
เขตการเดินรถที่ 3	5.4	28.9	452	2,422	81,554	180
เขตการเดินรถที่ 4	5.3	27.1	279	1,485	52,985	190
เขตการเดินรถที่ 5	5.3	32.5	316	1,690	48,514	154
เขตการเดินรถที่ 6	5.5	28.2	302	1,669	35,228	117
เขตการเดินรถที่ 7	5.6	33.0	242	1,344	25,335	105
เขตการเดินรถที่ 8	5.9	30.6	107	630	9,137	85

โครงการการเดินทางทางน้ำในปัจจุบัน



ขนส่งทางน้ำ 4 เส้นทาง ระยะทางรวม 65.6 กิโลเมตร



เส้นทาง	ระยะทาง (กม.)	จำนวนท่าเรือ	จำนวนเรือ (ลำ)	ประเภทเรือ	ผู้โดยสาร ปี 2568 (คน-เที่ยว/วัน)	ค่าโดยสาร (บาท)
แม่เจ้าพระยา						
• เรือด่วนเจ้าพระยา	35.0	28	47	เรือเครื่องยนต์ดีเซล	12,000	16 – 33
• Mine Smart Ferry	35.0	12	27	เรือไฟฟ้า	3,000	20
คลองแสนแสบ						
	17.2	28	100	เรือเครื่องยนต์ดีเซล	42,000	12 – 22
คลองผดุงกรุงเกษม						
	4.4	11	7	เรือไฟฟ้า	600	10 – 15
คลองประเวศบุรีรัมย์*						
	9.0	14	-	เรือหางยาว	400	15


ที่มา : แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาการเดินทางทางน้ำในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พ.ศ. 2567 – 2575), 2567

* ดำเนินการโดยผู้เดินเรือรายย่อย




การให้บริการรถรับจ้างในปัจจุบัน



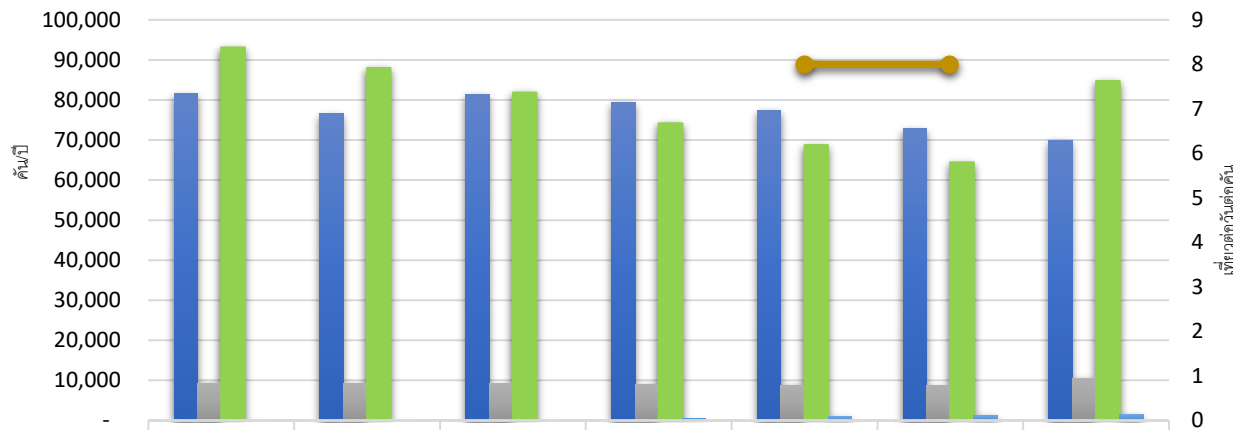
รายการ	หน่วย	2562	2563	2564	2565	2566	2567	2568
รถแท็กซี่จดทะเบียนสะสม	คัน	81,517	76,538	81,461	79,455	77,454	72,803	69,885
รถแท็กซี่ในระบบ Big Data	คัน/วัน	N/A	N/A	N/A	4,103	2,507	1,783	1,531
เที่ยวการรับผู้โดยสาร	เที่ยว/วัน/คัน	N/A	N/A	N/A	9.4	9.5	9.2	8.5
รถให้บริการผ่านแอปฯ (รย.18)	คัน/วัน	N/A	N/A	N/A	388	1,049	1,277	1,581
เที่ยวการรับผู้โดยสาร	เที่ยว/วัน/คัน	N/A	N/A	N/A	N/A	7.3	7.5	N/A

รถแท็กซี่ TAXI 

รถรับจ้างผ่านแอปฯ

จำนวนรถจดทะเบียนสะสม จากกลุ่มสถิติการขนส่ง ของ ขบ.



	2562	2563	2564	2565	2566	2567	2568
รถ Taxi	81,517	76,538	81,461	79,455	77,454	72,803	69,885
รถ Tuk Tuk	9,310	9,256	9,183	9,107	8,831	8,695	10,521
รถจักรยานยนต์รับจ้าง	93,077	87,960	81,854	74,209	68,750	64,452	84,723
รถให้บริการผ่านแอป	-	-	-	388	1,049	1,277	1,581
จำนวนเที่ยวการรับผู้โดยสารผ่านGrab					8	8	

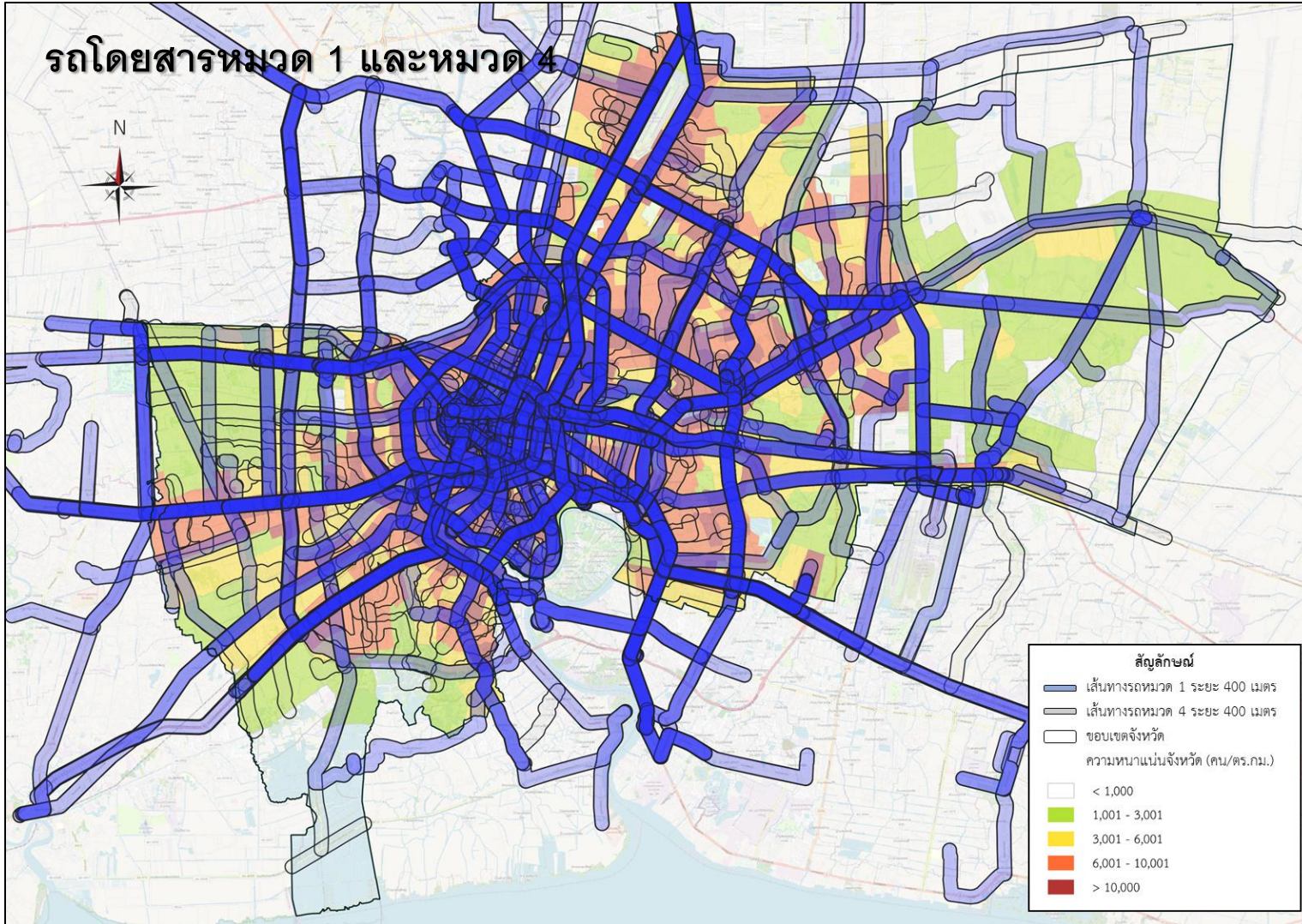
จากการสัมภาษณ์ ขบ.

- รถยนต์ให้บริการผ่านแอปฯ ประมาณ 10,000 คัน แต่มีข้อมูลจดทะเบียนเพียง 1,581 คัน
- แท็กซี่ในระบบ Big Data คือ รถที่ติดตั้ง GPS ตามที่ ขบ. กำหนด

การวิเคราะห์ความเพียงพอของโครงข่าย (Coverage)



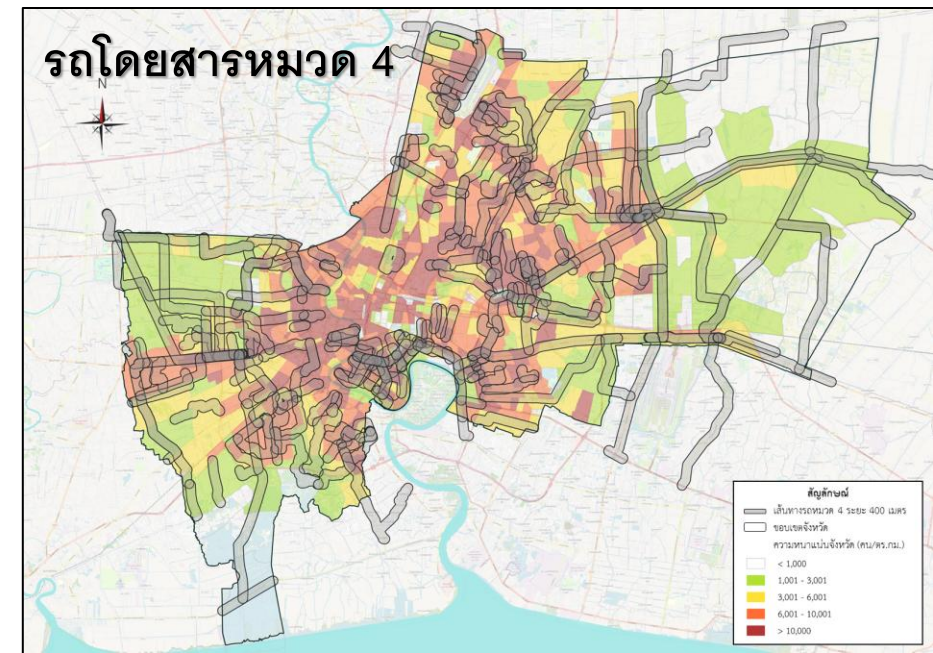
กรุงเทพมหานคร



พื้นที่รวม 1,569 ตารางกิโลเมตร

พื้นที่ครอบคลุมรถโดยสารหมวด 1 และ 4
913 ตารางกิโลเมตร

คิดเป็น **58%** ของพื้นที่

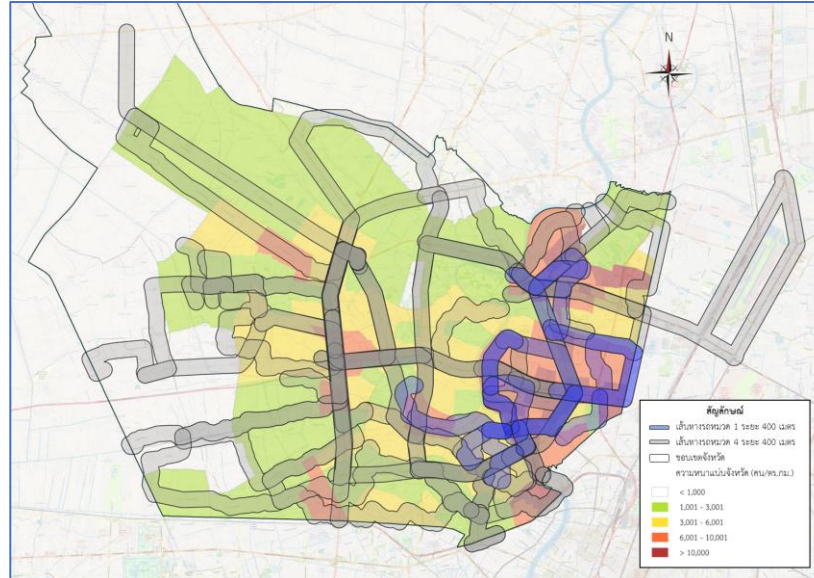
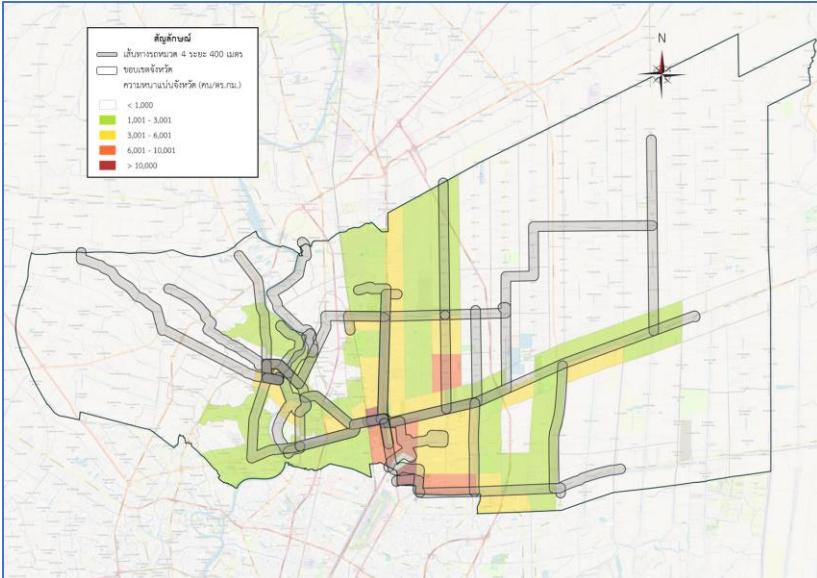




ปทุมธานี

นนทบุรี

สมุทรปราการ



พื้นที่รวม **1,525** ตารางกิโลเมตร

พื้นที่ครอบคลุมโดยสายหมวด 1 และ 4
268 ตารางกิโลเมตร

คิดเป็น **18%** ของพื้นที่

พื้นที่รวม **622** ตารางกิโลเมตร

พื้นที่ครอบคลุมโดยสายหมวด 1 และ 4
265 ตารางกิโลเมตร

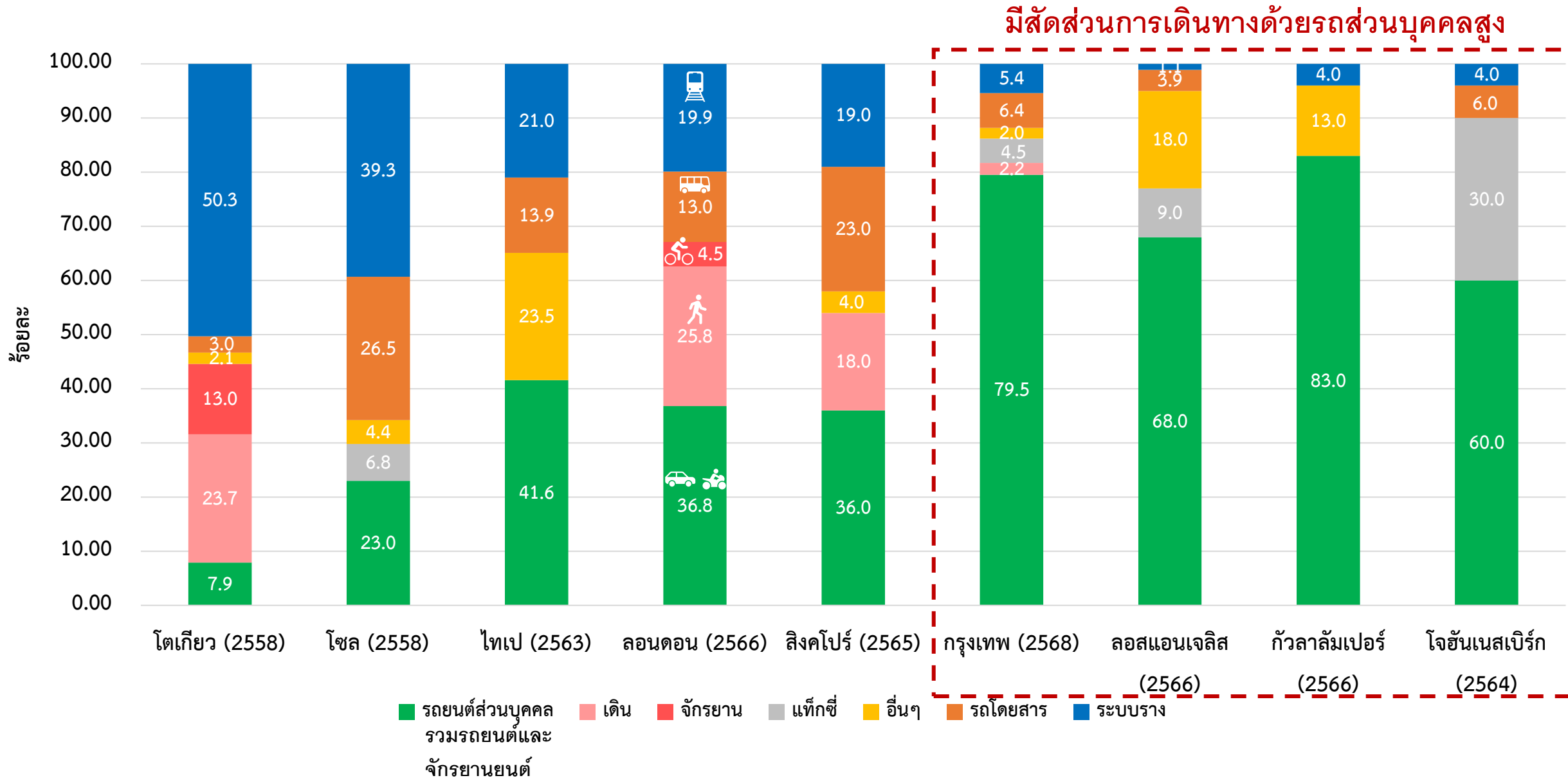
คิดเป็น **43%** ของพื้นที่

พื้นที่รวม **1,004** ตารางกิโลเมตร

พื้นที่ครอบคลุมโดยสายหมวด 1 และ 4
302 ตารางกิโลเมตร

คิดเป็น **30%** ของพื้นที่

สัดส่วนรูปแบบการเดินทางของเมือง (ต่างประเทศ) และ กทม.





ข้อมูลจากผู้โดยสารส่วนตัว

เหตุผลที่ไม่ใช้ขนส่งสาธารณะ

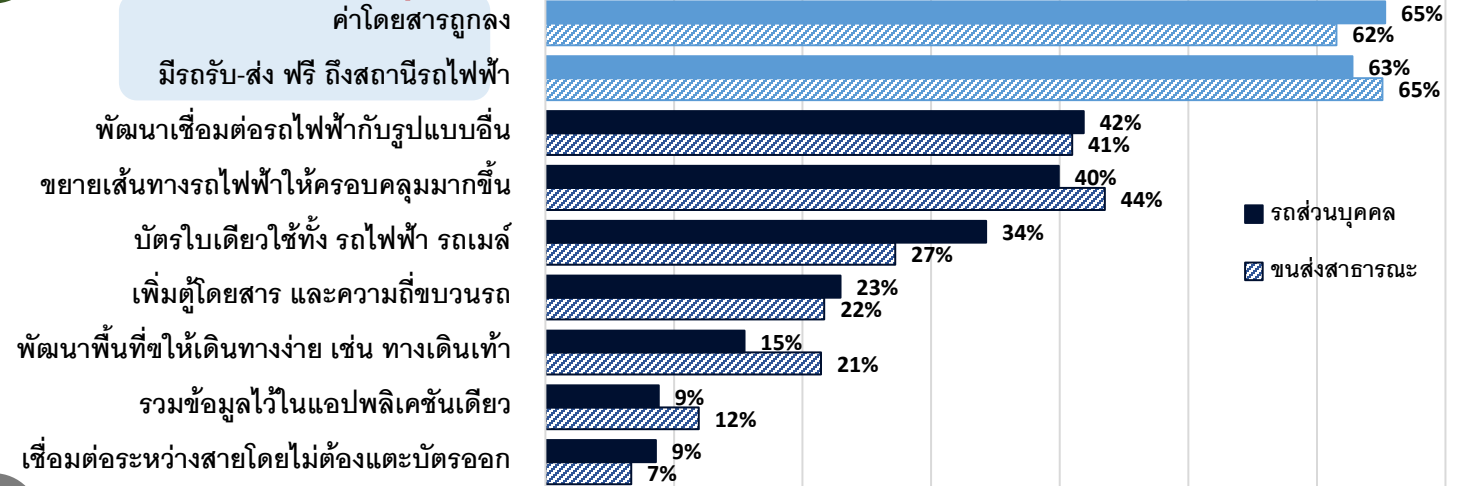
■ รอนาน / ไม่ตรงเวลา	54%
■ ใช้รถส่วนตัวสะดวกกว่า เช่น มีสัมภาระ	39%
■ รถวิ่งช้า	38%
■ คนแออัด	30%
■ สถานที่ต้นทางอยู่ไกลสถานี	25%

ต้องทำอะไรถึงใช้ขนส่งสาธารณะ

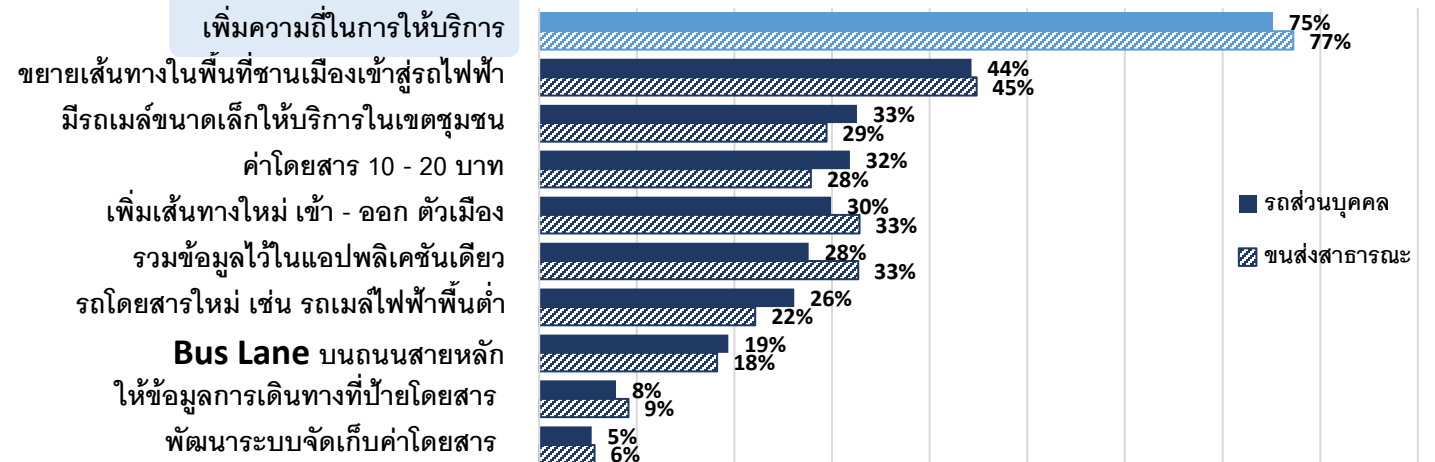
■ มีความถี่และตรงเวลามากขึ้น	57%
■ ปรับปรุงคุณภาพรถ	42%
■ ขนส่งสาธารณะครอบคลุมพื้นที่มากขึ้น	36%
■ บัตรใบเดียว ใช้ทั้งรถเมล์ รถไฟฟ้า	32%
■ ค่าโดยสารถูกลง	30%



นโยบายปรับปรุง รถไฟฟ้า



นโยบายปรับปรุง รถประจำทาง



โครงสร้างพื้นฐานและการเชื่อมโยง

โครงข่ายการคมนาคม



ทางราง



ทางถนน

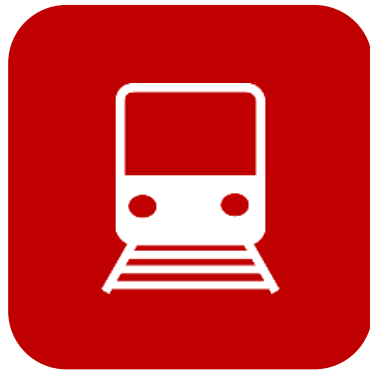


ทางน้ำ



ทางอากาศ

การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมของประเทศ



ทางราง



ทางถนน







ทางน้ำ

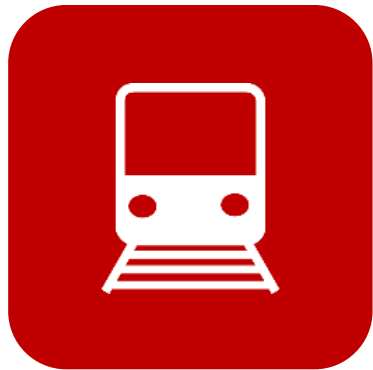


ทางอากาศ

ภาพรวมระบบคมนาคมขนส่งของประเทศไทย



 ทางถนน	ทางหลวง (คิดต่อสองเลน) มอเตอร์เวย์ ทางพิเศษ	52,281 กม. 245 กม. 224 กม.
	ทางหลวงชนบท ทางหลวงท้องถิ่น	49,653 กม. 597,667 กม.
 ทางราง	ทางเดี่ยว ทางคู่ ทางสาม	3,310 กม. 627 กม. 107 กม.
 ทางน้ำ	ท่าเรือในกำกับของ กกท. ท่าเรือในการกำกับของ กนอ. ท่าเรือชายฝั่ง	5 แห่ง 1 แห่ง 5 แห่ง
 ทางอากาศ	ท่าอากาศยานของ ทย. ท่าอากาศยานของ ทอท. ท่าอากาศยานเอกชน ท่าอากาศยานของกองทัพเรือ	29 แห่ง 6 แห่ง 3 แห่ง 1 แห่ง



ทางราง



ทางถนน



ทางน้ำ

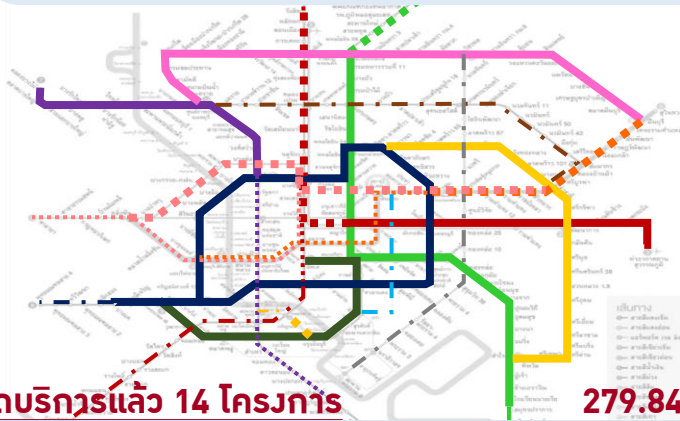


ทางอากาศ

การพัฒนา**ระบบรถไฟฟ้า**ในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล



รวม 14 เส้นทาง 554 กม.



เปิดบริการแล้ว 14 โครงการ 279.84 กม.

● สีเขียว(สุขุมวิท)	หมอชิต-สมุทรปราการ	37.10
● สีเขียว(สุขุมวิท)	หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต	18.70
● สีเขียว(สีลม)	สนามกีฬาแห่งชาติ-บาง	14.00
● สีน้ำเงิน	ห้วย	20.00
● สีน้ำเงิน	บางซื่อ-หัวลำโพง	14.00
● สีน้ำเงิน	หัวลำโพง-บางแค	13.00
● ARL	บางซื่อ-ท่าพระ	28.70
● สีม่วง	พญาไท-สุวรรณภูมิ	23.00
● สีทอง	บางใหญ่-เตาปูน	1.88
● สีแดง(เหนือ)	กรุงธนบุรี-คลองสาน	26.30
● สีแดง (ตะวันตก)	บางซื่อ-รังสิต	15.26
● สีเหลือง	บางซื่อ-ตลิ่งชัน	
● สีชมพู	ลาดพร้าว-สำโรง	30.40
● สีชมพู	แคราย-มีนบุรี	34.50
● สีชมพู	ศรีรัช-เมืองทองธานี	3

อยู่ระหว่างก่อสร้าง 4 โครงการ

81.30 กม.

● สีส้ม ศูนย์วัฒนธรรม-มีนบุรี	22.50	เปิดบริการปี 71
● สีส้ม บางขุนนนท์-ศูนย์วัฒนธรรม	13.40	เปิดบริการปี 73
● สีแดง ARL พญาไท-บางซื่อ-ดอนเมือง	21.80	เปิดบริการปี 73
● สีม่วง เตาปูน-ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก)	23.60	เปิดบริการปี 73

อยู่ระหว่างเตรียมประกวดราคา 2 โครงการ

28.84 กม.

● สีแดง (เหนือ) รังสิต-มร.ศูนย์รังสิต	8.84	เปิดบริการ 71
● สีแดง (ตะวันตก) ตลิ่งชัน-ศิริราช-ศาลายา	20.50	เปิดบริการ 72

เตรียมความพร้อม 12 โครงการ

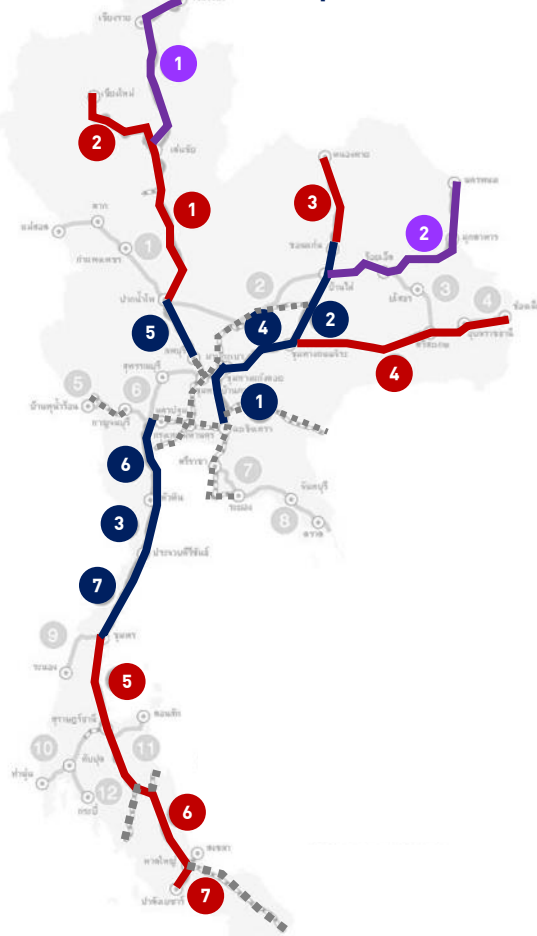
162.93 กม.

● สีแดง (เหนือ) บางซื่อ-หัวลำโพง	5.76
● สีแดง (ตะวันตก) บางซื่อ-มักกะสัน-หัวหมาก	20.14
● สีแดง (ใต้) หัวลำโพง-วงเวียนใหญ่-มหาชัย	8.00
● สีน้ำตาล แคราย-ลำสาลี	22.10
● สีเทา รัชชพล-ทองหล่อ	16.25
● สีเทา พระโขนง-ท่าพระ	23.66
● สีเขียว (สุขุมวิท) คูคต-ลำลูกกา	6.50
● สีเขียว (สุขุมวิท) สมุทรปราการ-บางปู	9.50
● สีน้ำเงิน บางแค-พุทธมณฑลสาย 4	38.00
● สีฟ้า ดินแดง-สาทร	9.50
● สีทอง คลองสาน-ถนนประชาธิปไตย	0.92
● สีเหลือง ส่วนต่อขยาย แยกรัชดา-ลาดพร้าว-แยกรัชโยธิน	2.60










เปิดบริการแล้ว 4,044 กม.

ครอบคลุม 47 จังหวัด










ทางคู่ระยะที่ 1

จำนวน 7 เส้นทาง ระยะทาง 993 กิโลเมตร

-  1 ชุมทางฉะเชิงเทรา-คลองสิบเก้า-แก่งคอย
-  2 ชุมทางถนนจรัล-ขอนแก่น
-  3 หัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์
-  4 มาบตาพุด-ชุมทางถนนจรัล (เปิดบริการ ปี 69)
-  5 ลพบุรี-ปากน้ำโพ*
-  6 นครปฐม-หัวหิน
-  7 ประจวบคีรีขันธ์-ชุมพร



ทางคู่ ระยะที่ 2


จำนวน 7 เส้นทาง ระยะทาง 1,479 กิโลเมตร


-  1 ปากน้ำโพ-เด่นชัย
-  2 เด่นชัย-เชียงใหม่
-  3 ขอนแก่น-หนองคาย (ครม.อนุมัติ ต.ค. 66/เปิดบริการ ปี 72)
-  4 ชุมทางถนนจรัล-อุบลราชธานี
-  5 ชุมพร-สุราษฎร์ธานี
-  6 สุราษฎร์ธานี-ชุมทางหาดใหญ่-สงขลา
-  7 หาดใหญ่-ปาดังเบซาร์

ทางคู่ สายใหม่

จำนวน 2 เส้นทาง ระยะทาง 677 กิโลเมตร

-  1 เด่นชัย-เชียงใหม่-เชียงใหม่ (เปิดบริการ ปี 71)
-  2 บ้านไผ่-มุกดาหาร-นครพนม (เปิดบริการ ปี 70)

 ก่อสร้างแล้วเสร็จ 6 เส้นทาง

 อยู่ระหว่างก่อสร้าง 4 เส้นทาง

 ขออนุมัติโครงการ 6 โครงการ

(คณะกรรมการ สฟท. เห็นชอบรายงานขออนุมัติโครงการ)



การพัฒนารถไฟความเร็วสูง



อยู่ระหว่างก่อสร้าง

จำนวน 2 เส้นทาง ระยะทางประมาณ 473 กิโลเมตร

- 1 กรุงเทพฯ-นครราชสีมา (253 กม.)
- 2 รถไฟเชื่อม 3 สนามบิน (220 กม.)
(ดอนเมือง-สุวรรณภูมิ-อู่ตะเภา)

อยู่ระหว่างก่อสร้าง (ผลงานร้อยละ 46)

คาดว่าจะลงนามสัญญาได้ภายในปี 2568 และเริ่มก่อสร้างปี 2569

อยู่ระหว่างเตรียมความพร้อมโครงการ

จำนวน 6 เส้นทาง ระยะทางประมาณ 1,993 กิโลเมตร

- 1 นครราชสีมา-หนองคาย (357 กม.)
- 2 กรุงเทพฯ-พิษณุโลก (380 กม.)
- 3 กรุงเทพฯ-หัวหิน (211 กม.)
- 4 พิษณุโลก-เชียงใหม่ (288 กม.)
- 5 หัวหิน-สุราษฎร์ธานี (424 กม.)
- 6 สุราษฎร์ธานี-ปาดังเบซาร์ (335 กม.)

อยู่ระหว่างเตรียมประกวดราคา

อยู่ระหว่างพิจารณารูปแบบการลงทุน

ขอบประมาณปี 2570 ทบทวนการศึกษาความเหมาะสม

รอความชัดเจนของเส้นกรุงเทพฯ - พิษณุโลก

ขอบประมาณปี 2570 ทบทวนการศึกษาความเหมาะสม

ขอบประมาณปี 2576 ทบทวนการศึกษาความเหมาะสม



ทางราง



ทางถนน



ทางน้ำ



ทางอากาศ



การพัฒนาการขนส่งทางถนน

ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและทางพิเศษ



M6 บางปะอิน - นครราชสีมา

กรมทางหลวง
ระยะทาง **196 กิโลเมตร**



บางปะอิน - หินกอง 36 กม. หินกอง - ปากช่อง 80 กม. ปากช่อง - โคราช 80 กม. โคราช

อยู่ระหว่างก่อสร้าง
คาดว่าจะเปิดบริการเต็มรูปแบบ ปี **2569**

M81 บางใหญ่ - กาญจนบุรี

กรมทางหลวง
ระยะทาง **96 กิโลเมตร**



อยู่ระหว่างก่อสร้าง
คาดว่าจะเปิดบริการเต็มรูปแบบ ปี **2568**

ทางพิเศษและทางยกระดับ บนถนนพระราม 2

กรมทางหลวง
การทางพิเศษแห่งประเทศไทย
ระยะทาง **44 กิโลเมตร**



อยู่ระหว่างก่อสร้าง
คาดว่าจะเปิดทดลองให้บริการ ปี **2568**



ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและทางพิเศษ



M9 วงแหวนด้านตะวันตก
 บางขุนเทียน - บางบัวทอง - บางปะอิน

กรมทางหลวง
 ระยะทาง **73 กิโลเมตร**

อยู่ระหว่างเสนอ ครม. อนุมัติโครงการ
 คาดว่าเปิดบริการ **ปี 2573**

M8 นครปฐม - ปากท่อ

กรมทางหลวง
 ระยะทาง **61 กิโลเมตร**

เสนอขอบรรจุในแผนความต้องการเดินทาง
 คาดว่าเปิดบริการ **ปี 2574**

M5 ส่วนต่อขยายทางยกระดับ
 อุดรธานี - ช่วงรังสิต - บางปะอิน

กรมทางหลวง
 ระยะทาง **22 กิโลเมตร**

กรม. อนุมัติ PPP แล้ว
อยู่ระหว่างเตรียมการคัดเลือกเอกชนร่วมลงทุน
 คาดว่าเปิดบริการ **ปี 2574**



ทางราง



ทางถนน



ทางน้ำ



ทางอากาศ

การพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3



การทำเรือแห่งประเทศไทย

พัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3

วงเงินลงทุน 114,046.93 ล้านบาท

แหล่งเงิน : รายได้ของการทำเรือฯ/ PPP



อยู่ระหว่างก่อสร้าง



เปิดให้บริการ ปี 2570 (ท่าเทียบเรือ F1)



ทางราง



ทางถนน



ทางน้ำ



ทางอากาศ



บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)

งานก่อสร้างส่วนขยายอาคารผู้โดยสารด้านทิศตะวันออก (East Expansion)

ประมาณการ 13,829 ล้านบาท

พื้นที่ประมาณ 81,000 ตารางเมตร พร้อมติดตั้งระบบต่างๆที่เกี่ยวข้องในกระบวนการภายในอาคารผู้โดยสาร

FS/DD

EIA

ตาม
ความเห็น

รอเข้า
กรม.

ประกวด
ราคา

เวนคืน

ก่อสร้าง

เตรียมเปิด
บริการ



รองรับผู้โดยสาร

65 → 80 MAP

อยู่ระหว่างขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ
(ตามความเห็น)

การพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ



บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)

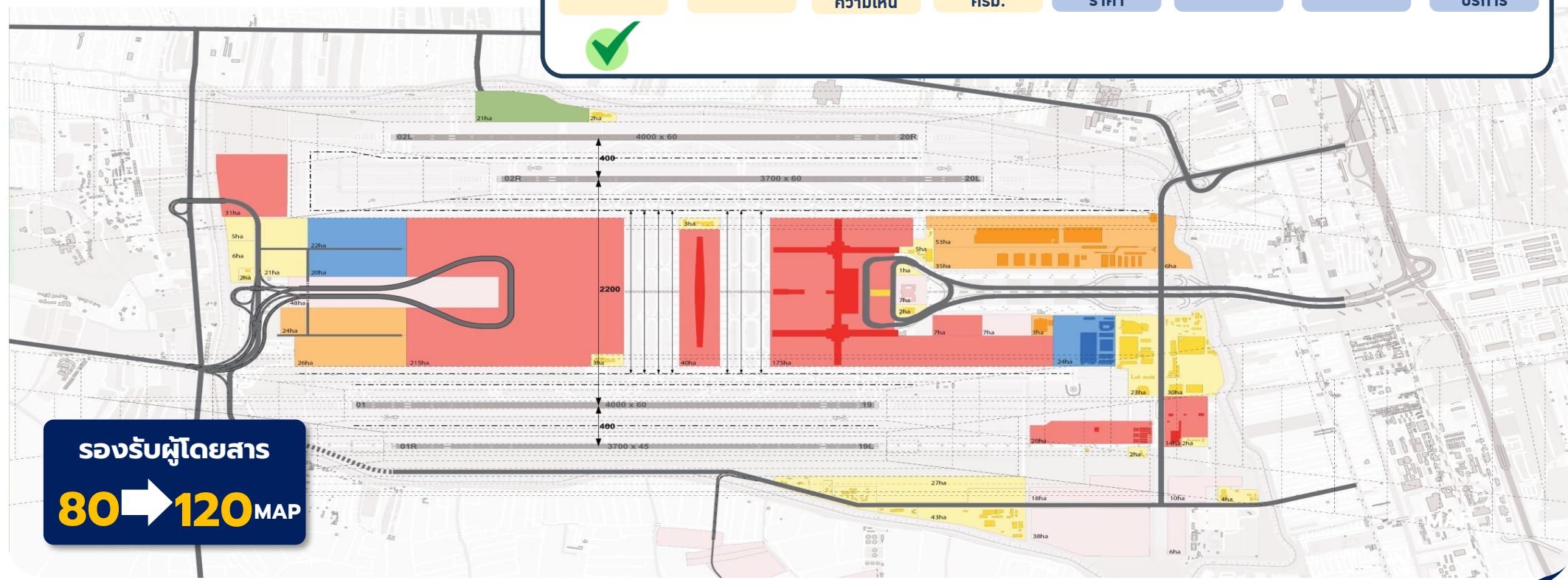
ก่อสร้างอาคารด้านทิศใต้ **South Terminal**

ประมาณการ 181,900 ล้านบาท

เพื่อรองรับปริมาณผู้โดยสารที่คาดว่าจะเพิ่มขึ้นส่งเสริมการเป็นศูนย์กลางการบินในภูมิภาค

FS/DD	EIA	ถาม ความเห็น	รอเข้า ครม.	ประกวด ราคา	เวนคืน	ก่อสร้าง	เตรียมเปิด บริการ
-------	-----	-----------------	----------------	----------------	--------	----------	----------------------

✓



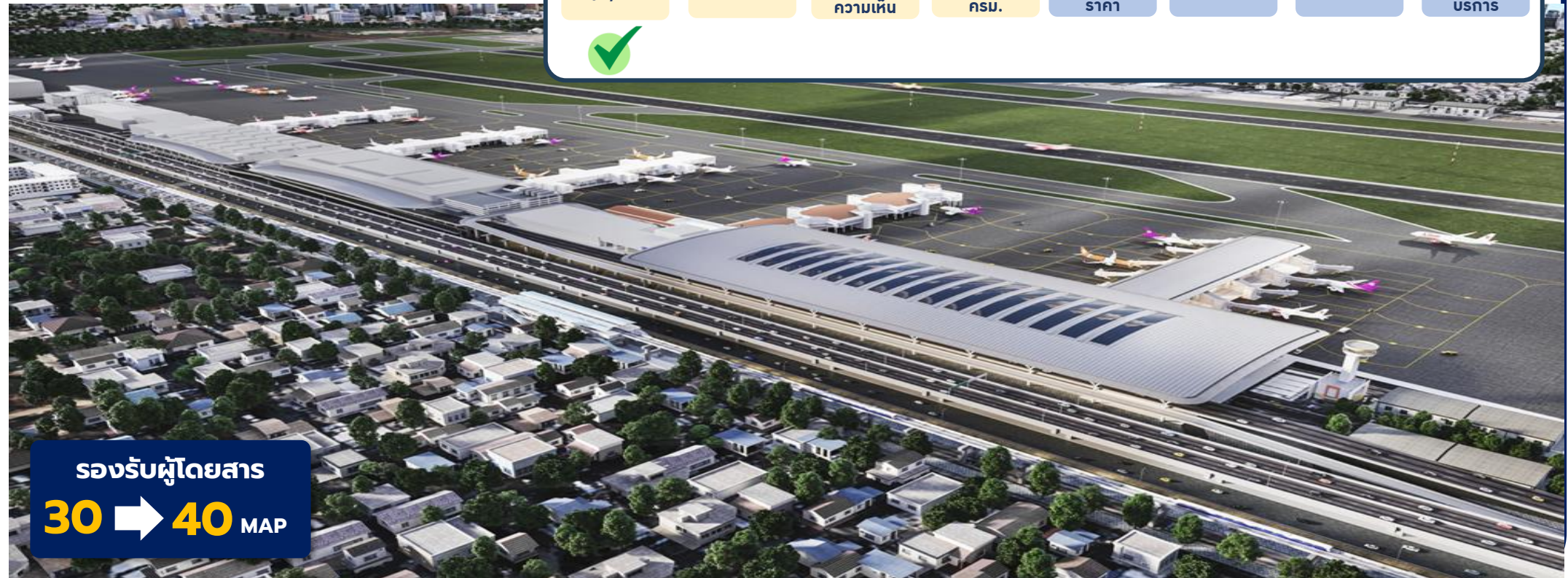
การพัฒนาท่าอากาศยานดอนเมือง ระยะที่ 3

บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)

ก่อสร้างอาคารผู้โดยสารอาคาร 3 และปรับปรุงอาคาร 1
พร้อมทั้งปรับปรุงระบบสาธารณูปโภค

ประมาณการ 36,829 ล้านบาท

- FS/DD
- EIA
- ถามความเห็น
- รอเข้า ครม.
- ประกวดราคา
- เวนคืน
- ก่อสร้าง
- เตรียมเปิดบริการ



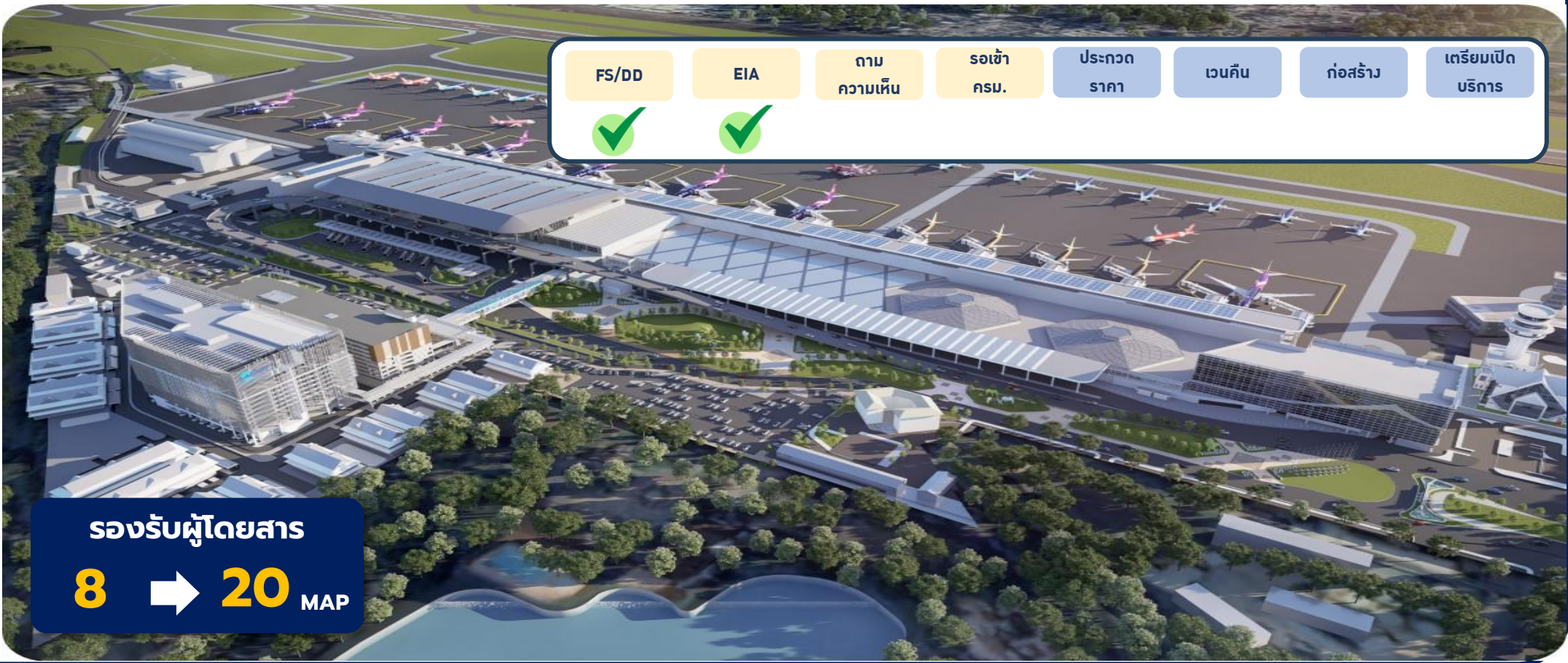
รองรับผู้โดยสาร
30 → 40 MAP

การพัฒนาท่าอากาศยานเชียงใหม่ ระยะที่ 1

 บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)

เพื่อพัฒนาศักยภาพ และเพิ่มขีดความสามารถของท่าอากาศยานเชียงใหม่

ประมาณการ 24,000 ล้านบาท



FS/DD	EIA	ถาม ความเห็น	รอเข้า ครม.	ประกวด ราคา	เวนคืน	ก่อสร้าง	เตรียมเปิด บริการ
✓	✓						

รองรับผู้โดยสาร
8 → **20** MAP

การพัฒนาท่าอากาศยานภูเก็ต ระยะที่ 2

 บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)

เพื่อพัฒนาศักยภาพ และเพิ่มขีดความสามารถของท่าอากาศยานภูเก็ต

ประมาณการ 6,211 ล้านบาท



- FS/DD
- EIA
- ถามความเห็น
- รอเข้า ครม.
- ประกวดราคา
- เวนคืน
- ก่อสร้าง
- เตรียมเปิดบริการ

รองรับผู้โดยสาร
12.5 → **18** MAP



 บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)

เพื่อพัฒนาพื้นที่ที่มีศักยภาพในการเติบโตของการท่องเที่ยว
เนื่องจากพื้นที่ปัจจุบันไม่สามารถขยายพื้นที่เพื่อเพิ่มศักยภาพได้

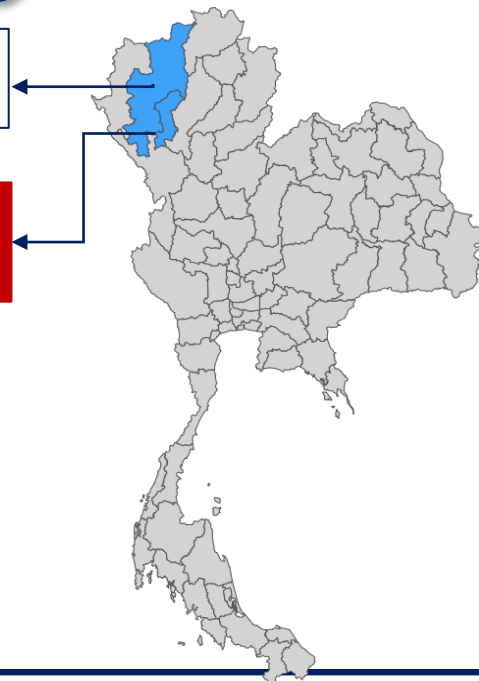
ประมาณการ 70,000 ล้านบาท
(ไม่รวมการจัดหาที่ดิน)

รองรับผู้โดยสาร

24 MAP

ท่าอากาศยาน
เชียงใหม่

ท่าอากาศยาน
ล้านนา



FS/DD

EIA

ถาม
ความเห็น

รอเข้า
กรม.

ประกวด
ราคา

เวนคืน

ก่อสร้าง

เตรียมเปิด
บริการ

อยู่ระหว่างการศึกษาความเหมาะสมเบื้องต้นของโครงการ



ที่ตั้ง อ.สันกำแพง จ.เชียงใหม่ และ อ.บ้านธิ จ.ลำพูน

ระยะทาง 22 กม.

ระยะเวลาในการเดินทาง โดยประมาณ 32 นาที



 บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)

เพื่อพัฒนาพื้นที่ที่มีศักยภาพในการเติบโตของการท่องเที่ยว
เนื่องจากพื้นที่ปัจจุบันไม่สามารถขยายพื้นที่เพื่อเพิ่มศักยภาพได้

ประมาณการ 80,000 ล้านบาท
(ไม่รวมการจัดหาที่ดิน)

รองรับผู้โดยสาร

20 MAP

FS/DD

EIA

ถาม
ความเห็น

รอเข้า
กรม.

ประกวด
ราคา

เวนคืน

ก่อสร้าง

เตรียมเปิด
บริการ

อยู่ระหว่างการศึกษาความเหมาะสมเบื้องต้นของโครงการ

ท่าอากาศยาน
อันดามัน

ท่าอากาศยานภูเก็ต



งานการพัฒนา

ระบบเชื่อมต่อการเดินทาง (Feeder)

การพัฒนาาระบบเชื่อมต่อการเดินทาง (Feeder) (รายการสำคัญ)



1 การเชื่อมต่อการเดินทาง
แบบไร้เครื่องยนต์
(Non-Motorized Transport)
ได้แก่ การเดินเท้า จักรยาน และวีลแชร์

2 การเชื่อมต่อการเดินทาง
ด้วยระบบขนส่งสาธารณะ
(Public Transport)
ได้แก่ รถไฟฟ้า รถประจำทาง รถตู้ประจำทาง รถจักรยานยนต์ และเรือโดยสาร

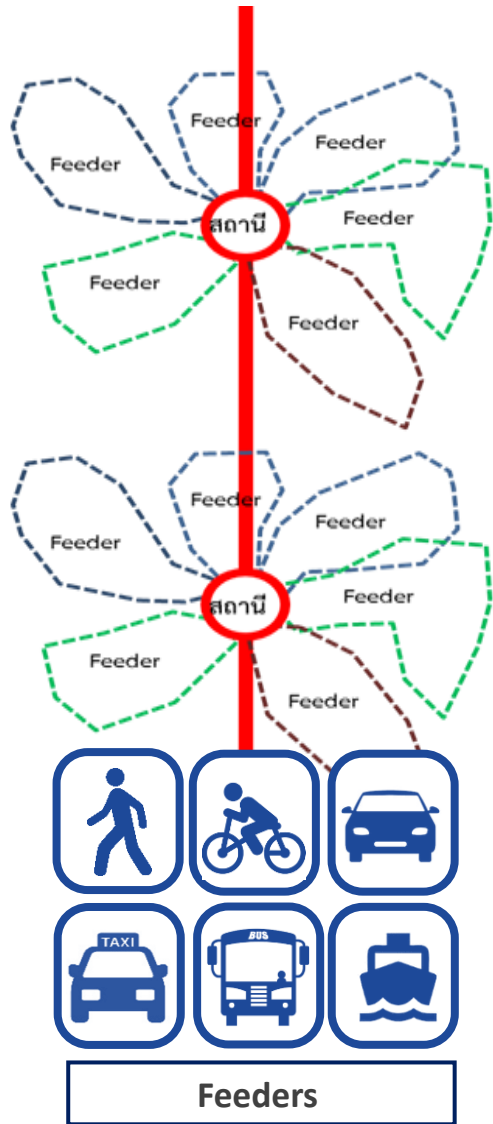
3 การเชื่อมต่อการเดินทาง
ด้วยยานพาหนะส่วนบุคคล
(Private Transport)



การพัฒนาาระบบเชื่อมต่อการเดินทาง (Feeder)



ทางเดิน / จักรยาน / รถแท็กซี่ / รถโดยสารประจำทาง / เรือโดยสาร



การพัฒนาระบบเชื่อมต่อการเดินทาง (Feeder)



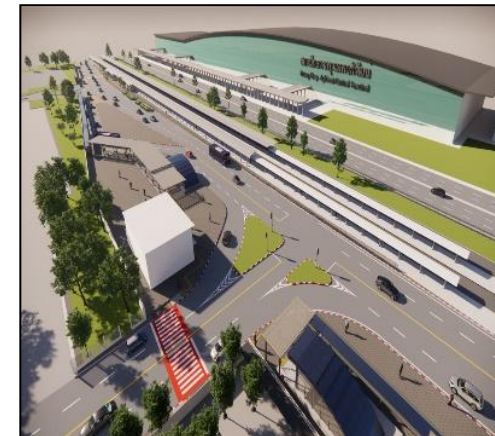
แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบเชื่อมต่อการเดินทาง (Feeder) พ.ศ. 2566 - 2575

ระยะสั้น ปี พ.ศ. 2566 - 2570

45 เส้นทาง

ระยะกลาง ปี พ.ศ. 2571 - 2575

66 เส้นทาง



การพัฒนาระบบเชื่อมต่อการเดินทาง (Feeder)



ลำดับ	เส้นทาง	คาดการณ์ปีเปิดให้บริการ
ระยะสั้น จำนวน 45 เส้นทาง		
1	RD1 รังสิต (สายสีแดงเข้ม) – สำนักงานสรรพากรพทุม – โรงพยาบาลกรุง สยามเซนต์คาร์ลอส	พ.ศ. 2567
2	RD2 รังสิต (สายสีแดงเข้ม) – ม.ธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต	พ.ศ. 2567
3	RD3 รังสิต (สายสีแดงเข้ม) – โลตัสคลอง 7	พ.ศ. 2567
4	RD4 รังสิต (สายสีแดงเข้ม) – พิวเจอร์ พาร์ค รังสิต	พ.ศ. 2567
5	RD5 ดอนเมือง (สายสีแดงเข้ม) – โรงเรียนสีกัน – วัดสีกัน – โรงเรียนนวมินทราชินูทิศทอวัง นนทบุรี	พ.ศ. 2567
6	RD6 บางเขน (สายสีแดงเข้ม) – ถนนประชาชื่น – ม.ธุรกิจบัณฑิต	พ.ศ. 2567
7	RD7 วัดเสมียนนารี (สายสีแดงเข้ม) – โลตัสพงษ์เพชร	พ.ศ. 2567
8	RD8 วัดเสมียนนารี (สายสีแดงเข้ม) – โรงพยาบาลเกษมราษฎร์ประชาชื่น	พ.ศ. 2567
9	RD9 วัดเสมียนนารี (สายสีแดงเข้ม) – BTS เสนานิคม	พ.ศ. 2567
10	RD10 จตุจักร (สายสีแดงเข้ม) – ศูนย์การค้าเดอะแจ๊ส – วังหิน	พ.ศ. 2567
11	RD11 กรุงเทพอภิวัฒน์ (สายสีแดงเข้ม) – อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ	พ.ศ. 2567
12	RD12 กรุงเทพอภิวัฒน์ (สายสีแดงเข้ม) – สำนักงานการปฏิรูปที่ดินเพื่อเกษตรกรรม – BTS สะพานควาย	พ.ศ. 2567
13	RD13 กรุงเทพอภิวัฒน์ (สายสีแดงเข้ม) – MRT เตาปูน (สายสีม่วง) – ท่าเรือบางโพ	พ.ศ. 2567
14	RD14 กรุงเทพอภิวัฒน์ (สายสีแดงเข้ม) – สาทร	พ.ศ. 2567
15	RD15 กรุงเทพอภิวัฒน์ (สายสีแดงเข้ม) – สุทธิสาร	พ.ศ. 2567
16	RD16 กรุงเทพอภิวัฒน์ (สายสีแดงเข้ม) – พระราม 9 – สุทธิสาร	พ.ศ. 2567
17	PP1 MRT คลองบางไผ่ (สายสีม่วง) – สำนักงานเทศบาลเมืองบางรักพัฒนา	พ.ศ. 2567
18	PP2 MRT ตลาดบางใหญ่ (สายสีม่วง) – ตลาดบางใหญ่	พ.ศ. 2567
19	PP3 MRT บางพลู (สายสีม่วง) – โลตัสบางบัวทอง – วัดสวนแก้ว – ตลาดเจ้าพระยา	พ.ศ. 2567
20	PP4 MRT สะพานพระนั่งเกล้า (สายสีม่วง) – วัดแจ้งศิริสัมพันธ์ – ม.เทคโนโลยีราชมงคลสุวรรณภูมิ	พ.ศ. 2567
21	PP5 MRT สะพานพระนั่งเกล้า (สายสีม่วง) – กระทรวงพาณิชย์	พ.ศ. 2567
22	PP6 MRT บางกระสอ (สายสีม่วง) – สำนักงานสลากกินแบ่งรัฐบาล	พ.ศ. 2567
23	PP7 MRT บางกระสอ (สายสีม่วง) – ถนนเลี้ยวเมืองนนท์	พ.ศ. 2567
24	PP8 MRT กระทรวงสาธารณสุข (สายสีม่วง) – กระทรวงสาธารณสุข	พ.ศ. 2567
25	PP9 MRT แยกติวานนท์ (สายสีม่วง) – ม.เทคโนโลยีพระจอมเกล้าพระนครเหนือ	พ.ศ. 2567

การพัฒนาระบบเชื่อมต่อการเดินทาง (Feeder)



ลำดับ	เส้นทาง	คาดการณ์ปีเปิดให้บริการ
ระยะสั้น จำนวน 45 เส้นทาง		
26	PP10 MRT บางซื่อ (สายสีม่วง) – วัดสร้อยทอง – กรมสรรพาวุธทหารบก – MRT เตาปูน (สายสีม่วง)	พ.ศ. 2567
27	LS2 สถานีหลักสี่ – รพ.มงกุฎวัฒนะ	พ.ศ. 2567
28	BP2 สถานีบางพลัด – สถานีบางบำหรุ	พ.ศ. 2567
29	เส้นทางที่ รฟพท. เสนอ : สถานีตลิ่งชัน – สถานีบางหว้า	พ.ศ. 2567
30	เส้นทางที่ รฟพท. เสนอ : สถานีตลิ่งชัน – ถ.บรมราชชนนี	พ.ศ. 2567
31	NO. 1 สถานีวัดพระศรีมหาธาตุ	พ.ศ. 2568
32	NO. 2 สถานีสะพานใหม่ (เส้นทางที่ 1)	พ.ศ. 2568
33	NO. 3 สถานีสะพานใหม่ (เส้นทางที่ 2)	พ.ศ. 2568
34	NO. 4 สถานีแยก คปอ.	พ.ศ. 2568
35	NO. 5 สถานีคูคต (เส้นทางที่ 1)	พ.ศ. 2568
36	NO. 10 สถานีสนามเป้า	พ.ศ. 2568
37	NO. 13 สถานียศเส	พ.ศ. 2569
38	NO. 16 สถานีการเคหะ	พ.ศ. 2568
39	NO. 17 สถานีดอนเมือง (เส้นทางที่ 1)	พ.ศ. 2568
40	NO. 31 สถานีเตาปูน (เส้นทางที่ 1)	พ.ศ. 2568
41	NO. 32 สถานีเตาปูน (เส้นทางที่ 2)	พ.ศ. 2568
42	NO. 33 สถานีวงศ์สว่าง	พ.ศ. 2568
43	NO. 34 สถานีบางกระสอ (เส้นทางที่ 1)	พ.ศ. 2568
44	NO. 35 สถานีบางกระสอ (เส้นทางที่ 2)	พ.ศ. 2568
45	NO. 44 สถานีตลาดพลู	พ.ศ. 2568

การพัฒนาระบบเชื่อมต่อการเดินทาง (Feeder)



ลำดับ	เส้นทาง	คาดการณ์ปีเปิดให้บริการ
ระยะกลาง จำนวน 66 เส้นทาง		
1	NO. 6 สถานีคูคต (เส้นทางที่ 2)	พ.ศ. 2571
2	NO. 7 สถานีคลองสาม (เส้นทางที่ 1)	พ.ศ. 2572
3	NO. 8 สถานีคลองสาม (เส้นทางที่ 2)	พ.ศ. 2572
4	NO. 9 สถานีคลองห้า	พ.ศ. 2572
5	NO. 11 สถานีสำโรง	พ.ศ. 2571
6	NO. 12 สถานีบางจาก	พ.ศ. 2571
7	NO. 14 สถานีโชคชัย 4	พ.ศ. 2571
8	NO. 15 สถานีลาดพร้าว 71	พ.ศ. 2571
9	NO. 18 สถานีดอนเมือง (เส้นทางที่ 2)	พ.ศ. 2571
10	NO. 19 สถานีวงเวียนใหญ่	พ.ศ. 2571
11	No. 20 สถานีรังสิต (เส้นทางที่ 1)	พ.ศ. 2571
12	No. 21 สถานีรังสิต (เส้นทางที่ 2)	พ.ศ. 2571
13	NO. 22 สถานีรังสิต (เส้นทางที่ 3)	พ.ศ. 2571
14	NO. 23 สถานีรังสิต (เส้นทางที่ 4)	พ.ศ. 2571
15	NO. 24 สถานีบางบำหรุ (เส้นทางที่ 2)	พ.ศ. 2571
16	NO. 25 สถานีวัชรพล	พ.ศ. 2571
17	NO. 26 สถานีวงแหวนรามอินทรา และสถานีนพรัตน์	พ.ศ. 2571
18	NO. 27 สถานีสุทธิสาร	พ.ศ. 2571
19	NO. 28 สถานีคลองเตย	พ.ศ. 2571
20	NO. 29 สถานีบางแค	พ.ศ. 2571
21	NO. 30 สถานีคลองลำเจียก	พ.ศ. 2571
22	NO. 36 สถานีพระประแดง	พ.ศ. 2571
23	NO. 37 สถานีราชปรารภ	พ.ศ. 2571
24	NO. 38 สถานีเสนานิคม (เส้นทางที่ 1)	พ.ศ. 2571
25	NO. 39 สถานีรัชโยธิน	พ.ศ. 2571

การพัฒนาระบบเชื่อมต่อการเดินทาง (Feeder)



ลำดับ	เส้นทาง	คาดการณ์ปีเปิดให้บริการ
ระยะกลาง จำนวน 66 เส้นทาง		
26	NO. 40 สถานีเสนานิคม (เส้นทางที่ 2)	พ.ศ. 2571
27	NO. 41 สถานีอารีย์	พ.ศ. 2571
28	NO. 42 สถานีอ่อนนุช	พ.ศ. 2571
29	NO. 43 สถานีพร้อมพงษ์	พ.ศ. 2571
30	NO. 45 สถานีลุมพินี	พ.ศ. 2571
31	NO. 46 สถานีภาวนา (เส้นทางที่ 1)	พ.ศ. 2571
32	NO. 47 สถานีภาวนา (เส้นทางที่ 2)	พ.ศ. 2571
33	NO. 48 สถานีลาดพร้าว 71	พ.ศ. 2571
34	NO. 49 สถานีมหาดไทย	พ.ศ. 2571
35	NO. 50 สถานีจันทระเกษม **ต่อขยายเส้นทางรถปัจจุบัน	พ.ศ. 2571
36	NO. 51 สถานีลาดพร้าว 83	พ.ศ. 2571
37	NO. 52 สถานีทุ่งสองห้อง (เส้นทางที่ 1)	พ.ศ. 2571
38	NO. 53 สถานีทุ่งสองห้อง (เส้นทางที่ 2)	พ.ศ. 2571
39	NO. 54 สถานีทุ่งสองห้อง (เส้นทางที่ 3)	พ.ศ. 2571
40	NO. 55 สถานีหลักสี่ (เส้นทางที่ 1)	พ.ศ. 2571
41	NO. 56 สถานีหลักหก (เส้นทางที่ 1)	พ.ศ. 2571
42	NO. 57 สถานีหลักหก (เส้นทางที่ 2)	พ.ศ. 2571
43	NO. 58 สถานีจตุจักร	พ.ศ. 2571
44	NO. 59 สถานีหลักสี่ (เส้นทางที่ 2)	พ.ศ. 2571
45	NO. 60 สถานีหลักหก (เส้นทางที่ 3)	พ.ศ. 2571
46	NO. 61 สถานีตลิ่งชัน	พ.ศ. 2571
47	NO. 62 สถานีบางบำหรุ (เส้นทางที่ 1) **ต่อขยาย	พ.ศ. 2571
48	NO. 63 สถานีลาดปลาเค้า	พ.ศ. 2571
49	NO. 64 สถานีรามอินทรา กม.6	พ.ศ. 2571
50	NO. 65 สถานีห้วยขวาง (เส้นทางที่ 2)	พ.ศ. 2571

การพัฒนาาระบบเชื่อมต่อการเดินทาง (Feeder)



ลำดับ	เส้นทาง	คาดการณ์ปีเปิดให้บริการ
ระยะกลาง จำนวน 66 เส้นทาง		
51	NO. 66 สถานีบางซื่อ **ต่อขยายเส้นทางรถปัจจุบัน	พ.ศ. 2571
52	NO. 67 สถานีศูนย์การประชุมแห่งชาติสิริกิติ์	พ.ศ. 2571
53	NO. 68 สถานีงามวงศ์วาน 18	พ.ศ. 2571
54	NO. 69 สถานีติวานนท์ (เส้นทางที่ 1)	พ.ศ. 2571
55	NO. 70 สถานีติวานนท์ (เส้นทางที่ 2)	พ.ศ. 2571
56	NO. 71 สถานีกระทรวงสาธารณสุข (เส้นทางที่ 1)	พ.ศ. 2571
57	NO. 72 สถานีกระทรวงสาธารณสุข (เส้นทางที่ 2)	พ.ศ. 2571
58	NO. 73 สถานีสะพานพระนั่งเกล้า	พ.ศ. 2571
59	NO. 74 สถานีตลาดบางใหญ่ (เส้นทางที่ 1)	พ.ศ. 2571
60	NO. 75 สถานีตลาดบางใหญ่ (เส้นทางที่ 2)	พ.ศ. 2571
61	NO. 76 สถานีคลองบางไผ่	พ.ศ. 2571
62	NO. 77 สถานี ม.รามคำแหง	พ.ศ. 2571
63	NO. 78 สถานีแยกลำสาลี	พ.ศ. 2571
64	NO. 79 สถานีแยกร่มเกล้า	พ.ศ. 2571
65	NO. 80 สถานีวัดพระราม 9	พ.ศ. 2571
66	NO. 81 สถานีมีนพัฒนา	พ.ศ. 2571

การเชื่อมต่อระยะแรกและระยะท้าย (First / Last-mile connectivity)

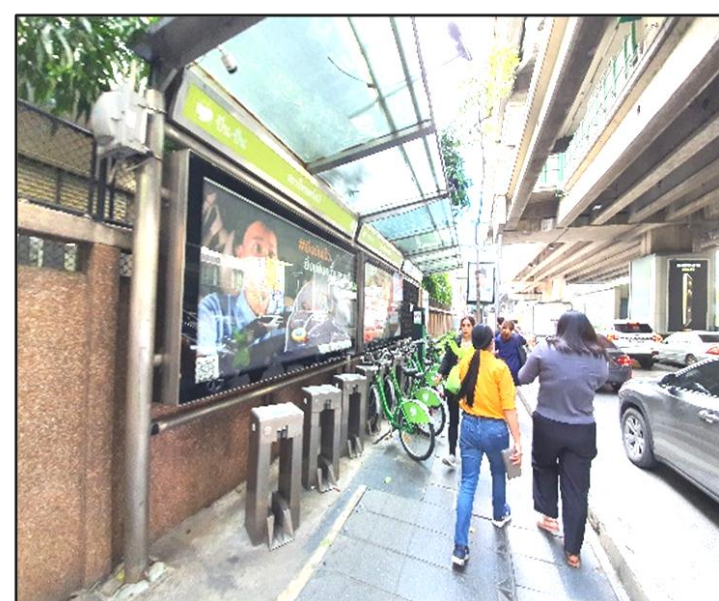


การส่งเสริมการเดินทางแบบไม่ใช้เครื่องยนต์ (NMT)



การวางแผนโครงข่ายเส้นทางจักรยานและจัดเตรียมสิ่งอำนวยความสะดวกที่เกี่ยวข้องกับการส่งเสริมการเดินทางด้วยจักรยานเพื่อเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าให้มีความเหมาะสมกับสภาพพื้นที่บริเวณสถานีรถไฟฟ้า ได้แก่

- จุดจอดจักรยาน
- การเพิ่มร่มเงาบนทางเท้า
- การจัดเตรียมจักรยานให้เช่าสำหรับการเดินทางในระยะใกล้ ๆ
- การส่งเสริมการเดินทางแบบไม่ใช้เครื่องยนต์ (Non - Motorized Transport)



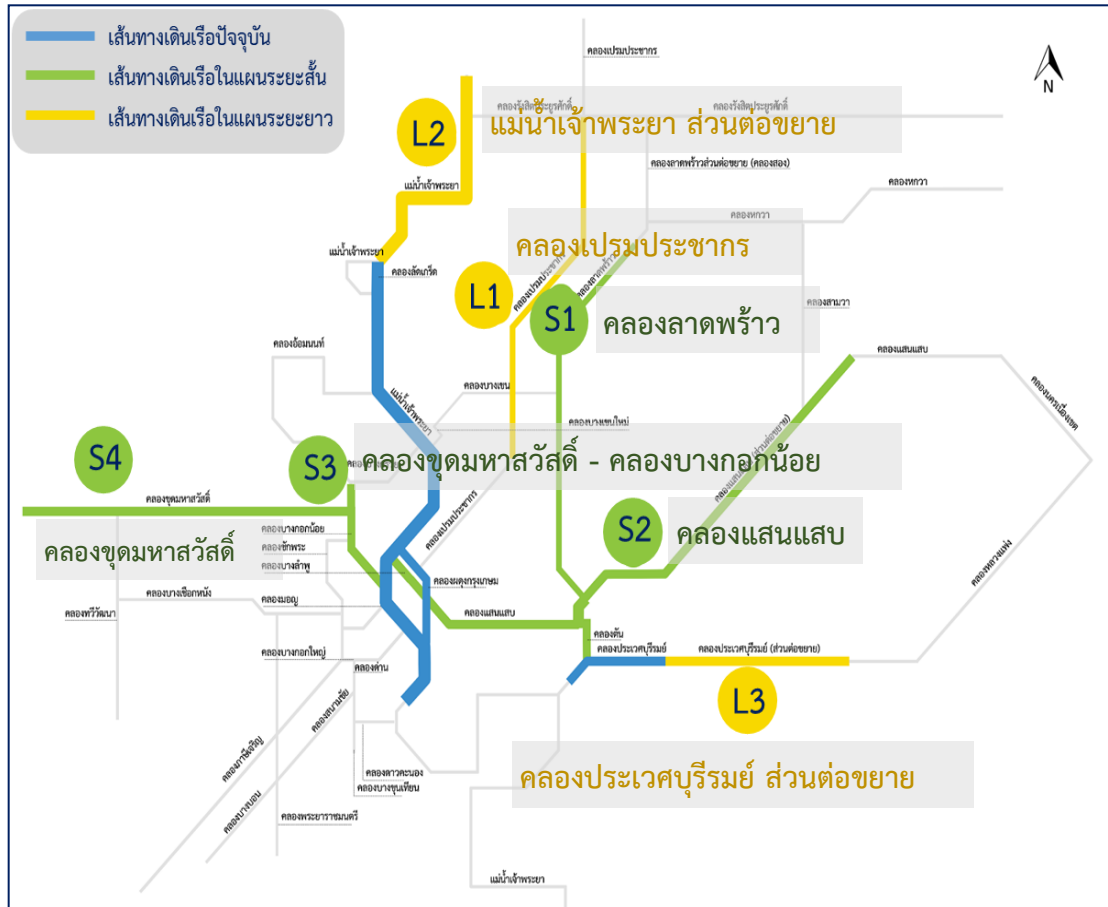
การประยุกต์ระบบการขนส่งขนาดเล็ก (Micro Mobility)



การประยุกต์
ระบบการขนส่งขนาดเล็ก
(Micro Mobility)
เป็นอีกหนึ่งทางเลือก
สำหรับการเดินทาง
ที่ยั่งยืนสำหรับคนในชุมชน



การพัฒนาการเดินทางทางน้ำ (Water-Map)



ระยะสั้น ปี พ.ศ. 2567 - 2570

4 เส้นทาง ระยะทางรวมประมาณ 74.3 กม.
 (คลองลาดพร้าว / คลองแสนแสบ / คลองขุดมหาสวัสดิ์ -
 คลองบางกอกน้อย / คลองขุดมหาสวัสดิ์)

ระยะยาว ปี พ.ศ. 2571 - 2575

3 เส้นทาง ระยะทางรวมประมาณ 56.9 กิโลเมตร
 คลองเปรมประชากร / แม่น้ำเจ้าพระยาส่วนต่อขยาย /
 คลองประเวศบุรีรมย์ส่วนต่อขยาย)

ผลของการพัฒนา

- เส้นทางทางน้ำเพิ่มขึ้น จากเดิม 65.4 กม. เป็น 196.6 กม.
- ท่าเรือ จากเดิม 103 ท่าเรือ เป็น 200 ท่าเรือ
- จุดเชื่อมต่อล้อ ราง เรือ จากเดิม 8 จุด เป็น 40 จุด

สถานะปัจจุบัน สศช. ให้ความเห็นแล้ว และกระทรวงคมนาคมเห็นชอบแผนแล้ว มอบหน่วยงานนำไปปฏิบัติต่อไป

การพัฒนาท่าเรือโดยสารสาธารณะในแม่น้ำเจ้าพระยา (Smart Pier)

ปี 2567 พัฒนา Smart Pier 5 ท่าเรือ

1. ท่าเรือพระปิ่นเกล้า กทม.



2. ท่าเรือพระราม 5 จ.นนทบุรี



3. ท่าเรือพระราม 7 กทม.



4. ท่าเรือปากเกร็ด จ.นนทบุรี



5. ท่าเรือเทียนกาย กทม.



ปี 2568 - 2569 พัฒนา Smart Pier เพิ่มอีก 15 ท่าเรือ



กรมเจ้าท่า | ราชอาณาจักรไทย | หน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในแม่น้ำเจ้าพระยา
 ๓๕๕ UWE



กรมเจ้าท่า | ราชอาณาจักรไทย | หน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในแม่น้ำเจ้าพระยา
 ๓๕๕ UWE



กรมเจ้าท่า | ราชอาณาจักรไทย | หน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในแม่น้ำเจ้าพระยา
 ๓๕๕ UWE



กรมเจ้าท่า | ราชอาณาจักรไทย | หน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในแม่น้ำเจ้าพระยา
 ๓๕๕ UWE

ท่าราชวงศ์ ท่าโอเรียนเต็ล ท่าเทเวศร์ ท่าสะพานกรุงธน (ชิงอี) ท่าเขียวไวกา
 ท่าพิบูลสงคราม 2 ท่าวัดตึก ท่าพิบูลสงคราม 1 ท่าวัดเขมา ท่าวัดศรีอภัยทอง
 ท่าวัดเทพากร ท่าวัดเทพนารี ท่ารถไฟ ท่าสี่พระยา ท่าพรานนก

Smart Pier ในแม่น้ำเจ้าพระยา จำนวน 15 ท่า



กรมเจ้าท่า

พัฒนาท่าเรือโดยสารสาธารณะในแม่น้ำเจ้าพระยา จำนวน 15 ท่า

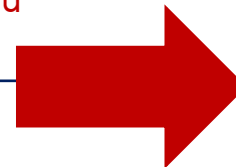
ท่าราชวงศ์ ท่าโอเรียนเต็ล ท่าเทเวศร์ ท่าสะพานกรุงธน (ซิวอี) ท่าเซียวโซก้า ท่าพิบูลสงคราม2 ท่าวัดตึก ท่าพิบูลสงคราม1 ท่าวัดเขมา ท่าวัดสร้อยทอง ท่าวัดเทพากร ท่าวัดเทพนารี ท่ารถไฟ ท่าสี่พระยา ท่าพรานนก

วงเงินลงทุน 350.30 ล้านบาท
แหล่งเงิน : งบประมาณ



ปรับปรุงท่าเทียบเรือให้มีสภาพสมบูรณ์ ปลอดภัย เพื่อการให้บริการเป็น (Smart Pier) รองรับการเดินทางต่อเนื่องเชื่อมโยงระบบอื่น

เริ่มก่อสร้าง ปี 2565



เปิดให้บริการ ปี 2569



ตัวอย่างการพัฒนาจุดเชื่อมต่อการเดินทาง ล้อ-ราง-เรือ



ทำเรือสะพานหัวช้าง



ทำเรือสถานีรถไฟหัวลำโพง



ทำเรือสะพานพระนั่งเกล้า



ทำเรือราชินี



ประเด็นนำเสนอ

01

โครงสร้างพื้นฐานและการเชื่อมโยงโครงข่ายการคมนาคม
ของประเทศ และการพัฒนาสู่การเป็นศูนย์กลาง
ของการคมนาคมในภูมิภาคอาเซียน

02

แผนพัฒนาโครงข่ายการบริการขนส่งสาธารณะ
ของกรุงเทพมหานครและปริมณฑล และภูมิภาค

นโยบายการพัฒนาาระบบคมนาคมขนส่ง

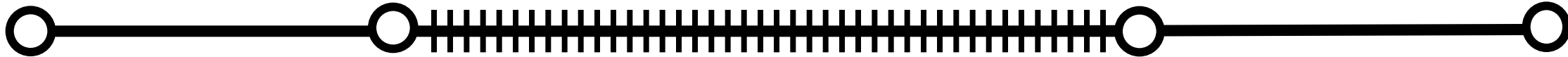


ต้นทาง

สถานีรถไฟฟ้า

สถานีรถไฟฟ้า

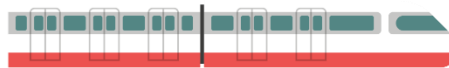
ปลายทาง



บ้าน



ระบบขนส่งรอง



โครงข่ายระบบราง



ระบบขนส่งรอง



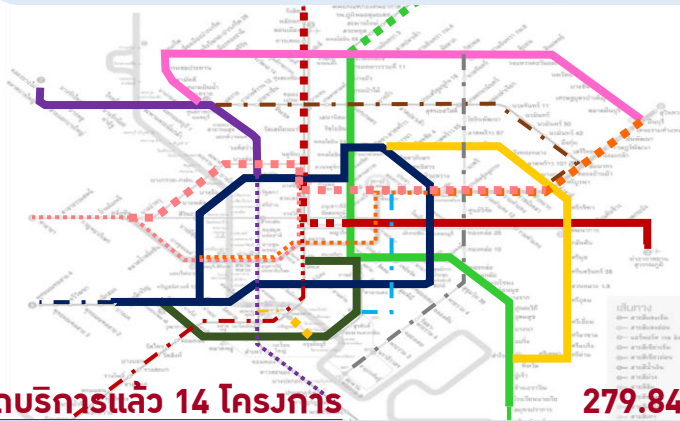
CBD

เป้าหมาย : สะดวก / ปลอดภัย / ตรงเวลา / ราคาสมเหตุสมผล / เข้าถึงได้ / เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

การพัฒนา**ระบบรถไฟฟ้า**ในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล



รวม 14 เส้นทาง 554 กม.



เปิดบริการแล้ว 14 โครงการ 279.84 กม.

● สีเขียว(สุขุมวิท)	หมอชิต-สมุทรปราการ	37.10
● สีเขียว(สุขุมวิท)	หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต	18.70
● สีเขียว(สีลม)	สนามกีฬาแห่งชาติ-บาง	14.00
● สีน้ำเงิน	ห้วย	20.00
● สีน้ำเงิน	บางซื่อ-หัวลำโพง	14.00
● สีน้ำเงิน	หัวลำโพง-บางแค	13.00
● ARL	บางซื่อ-ท่าพระ	28.70
● สีม่วง	พญาไท-สุวรรณภูมิ	23.00
● สีทอง	บางใหญ่-เตาปูน	1.88
● สีแดง(เหนือ)	กรุงธนบุรี-คลองสาน	26.30
● สีแดง (ตะวันตก)	บางซื่อ-รังสิต	15.26
● สีเหลือง	บางซื่อ-ตลิ่งชัน	
● สีชมพู	ลาดพร้าว-สำโรง	30.40
● สีชมพู	แคราย-มีนบุรี	34.50
● สีชมพู	ศรีรัช-เมืองทองธานี	3

อยู่ระหว่างก่อสร้าง 4 โครงการ

81.30 กม.

● สีส้ม ศูนย์วัฒนธรรม-มีนบุรี	22.50	เปิดบริการปี 71
● สีส้ม บางขุนนนท์-ศูนย์วัฒนธรรม	13.40	เปิดบริการปี 73
● สีแดง ARL พญาไท-บางซื่อ-ดอนเมือง	21.80	เปิดบริการปี 73
● สีม่วง เตาปูน-ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก)	23.60	เปิดบริการปี 73

อยู่ระหว่างเตรียมประกวดราคา 2 โครงการ

28.84 กม.

● สีแดง (เหนือ) รังสิต-มร.ศูนย์รังสิต	8.84	เปิดบริการ 71
● สีแดง (ตะวันตก) ตลิ่งชัน-ศิริราช-ศาลายา	20.50	เปิดบริการ 72

เตรียมความพร้อม 12 โครงการ

162.93 กม.

● สีแดง (เหนือ) บางซื่อ-หัวลำโพง	5.76
● สีแดง (ตะวันตก) บางซื่อ-มักกะสัน-หัวหมาก	20.14
● สีแดง (ใต้) หัวลำโพง-วงเวียนใหญ่-มหาชัย	8.00
● สีน้ำตาล แคราย-ลำสาลิ	22.10
● สีเทา วัชรพล-ทองหล่อ	16.25
● สีเทา พระโขนง-ท่าพระ	23.66
● สีเขียว (สุขุมวิท) คูคต-ลำลูกกา	6.50
● สีเขียว (สุขุมวิท) สมุทรปราการ-บางปู	9.50
● สีน้ำเงิน บางแค-พุทธมณฑลสาย 4	38.00
● สีฟ้า ดินแดง-สาทร	9.50
● สีทอง คลองสาน-ถนนประชาธิปไตย	0.92
● สีเหลือง ส่วนต่อขยาย แยกรัชดา-ลาดพร้าว-แยกรัชโยธิน	2.60

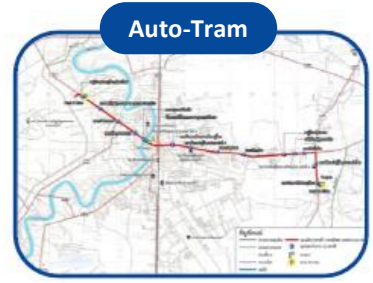
การพัฒนาระบบขนส่งมวลชนในเมืองภูมิภาค



LRT

เชียงใหม่

โครงการนำร่องสายสีแดง (โรงพยาบาลนครพิงค์ – แยกแม่เหียะสมานสามัคคี)
สถานะ : รฟม. อยู่ในขั้นตอนการศึกษารายละเอียด
ขอรูปแบบการดำเนินงานที่เหมาะสมออกแบบและจัดทำ PPP



Auto-Tram

พิษณุโลก

โครงการนำร่องสายสีแดง (มหาวิทยาลัยพิษณุโลก- ห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัลฯ)
สถานะ : รฟม. อยู่ระหว่างเตรียมการคัดเลือกที่ปรึกษาเพื่อศึกษารายละเอียดและออกแบบโครงการ



LRT

นครราชสีมา

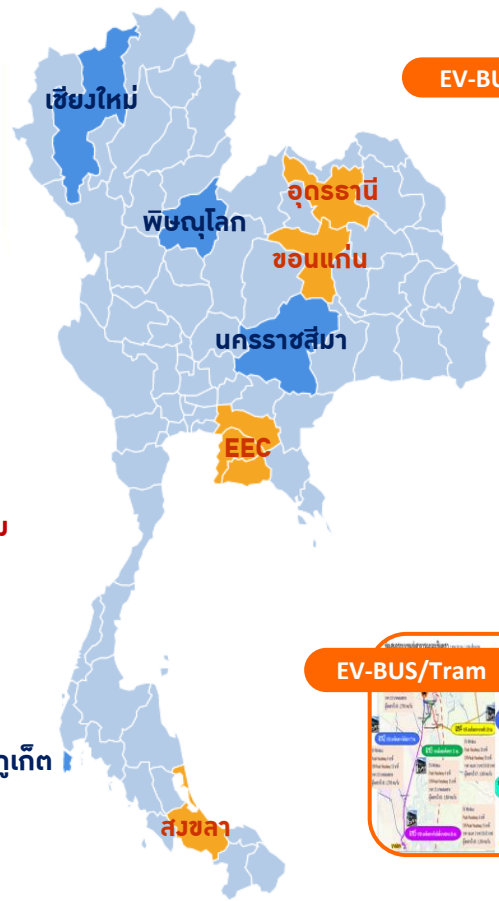
โครงการนำร่องสายสีเขียว (ตลาดเซฟวัน-สถานีคูมครองและพัฒนาอาชีพฯ)
สถานะ : รฟม. ได้เสนอผลการศึกษาเปรียบเทียบทางเลือกระบบเทคโนโลยีรถไฟฟ้าที่เหมาะสมต่อ คค. เพื่อพิจารณารูปแบบที่เหมาะสม คาดว่าจะสามารถเปิดให้บริการได้ในปี 2573



ART

ภูเก็ต

ระยะที่ 1 ช่วงท่าอากาศยานฯ-ห้าแยกฉลอง
สถานะ : รฟม. อยู่ระหว่างดำเนินการศึกษาเปรียบเทียบรูปแบบรถไฟฟ้า ออกแบบรายละเอียดเพิ่มเติม คาดว่าจะเริ่มก่อสร้างปี 2571 และเปิดให้บริการ ปี 2574



■ ดำเนินการโดย รฟม.
■ ดำเนินการโดยท้องถิ่น



EV-BUS

อุดรธานี

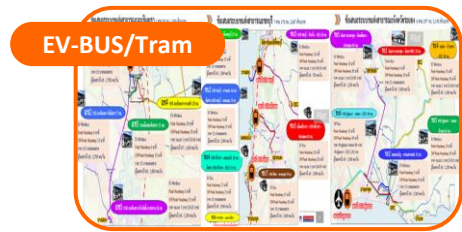
โครงการนำร่องสายสีแดงและสีส้ม
สถานะ : ขบ. ได้นำเสนอคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางอนุมัติ กำหนดปรับปรุงเส้นทางแล้ว และจะออกประกาศให้ยื่นคำขอรับใบอนุญาตเดินรถต่อไป



LRT

ขอนแก่น

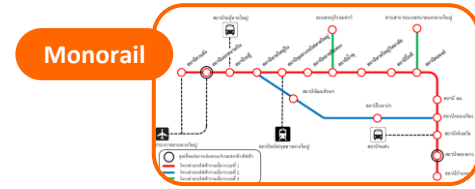
โครงการนำร่องสายสีแดง
สถานะ : อยู่ระหว่างนำเสนอรายงาน EIA ฉบับปรับปรุงต่อคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ



EV-BUS/Tram

พื้นที่ EEC (ฉะเชิงเทรา/ชลบุรี/ระยอง)

- ฉะเชิงเทรา (ฉช1) (EV Bus) ระยะทาง 8 กม.
 - ชลบุรี (ชช5) (EV Bus) ระยะทาง 42 กม.
 - ระยอง (รชย1) : (Tram Bus) ระยะทาง 22 กม.
- สถานะ : สนข. และ สกพอ. ร่วมผลักดันโครงการ โดยลงพื้นที่ประชุมหารือกับ อปท. 3 จังหวัด



Monorail

หาดใหญ่ จ.สงขลา

- อบจ. สงขลา รับผิดชอบดำเนินการ
 - เส้นทางคลองหระ-สถานีรถไฟ
- สถานะ : ปรากฏในรายงาน PPP ตาม พรบ.ร่วมทุน ปี 2562 อยู่ระหว่างการพิจารณาของ สคร.



1. แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. 2566 - 2580) (ฉบับแก้ไขเพิ่มเติม)

ตัวชี้วัด : สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมด (เฉลี่ยร้อยละ)

ในเขตเมือง	ปี 2566 – 2570	ปี 2571 – 2575	ปี 2576 - 2580
เมืองหลักในภูมิภาค	ไม่น้อยกว่า 10	ไม่น้อยกว่า 20	ไม่น้อยกว่า 20
	เชียงใหม่ นครราชสีมา และภูเก็ต	เชียงใหม่ นครราชสีมา ภูเก็ต เชียงราย อุบลราชธานี สุราษฎร์ธานี และพระนครศรีอยุธยา	

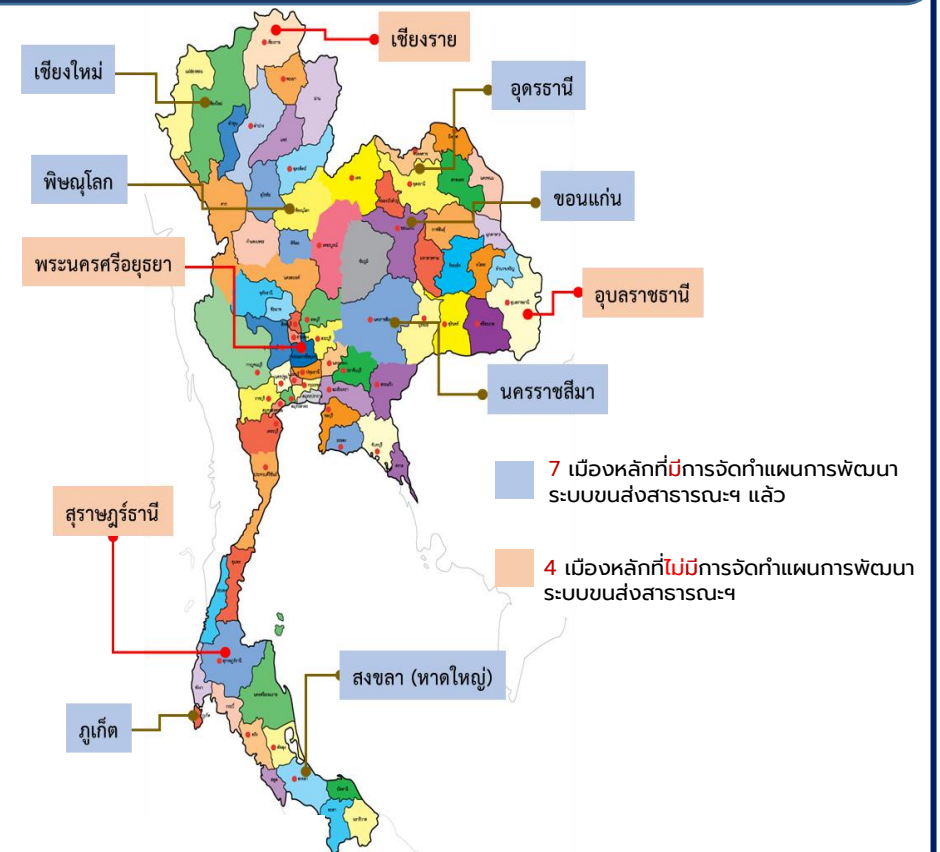
2. แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 พ.ศ. 2566 – 2570

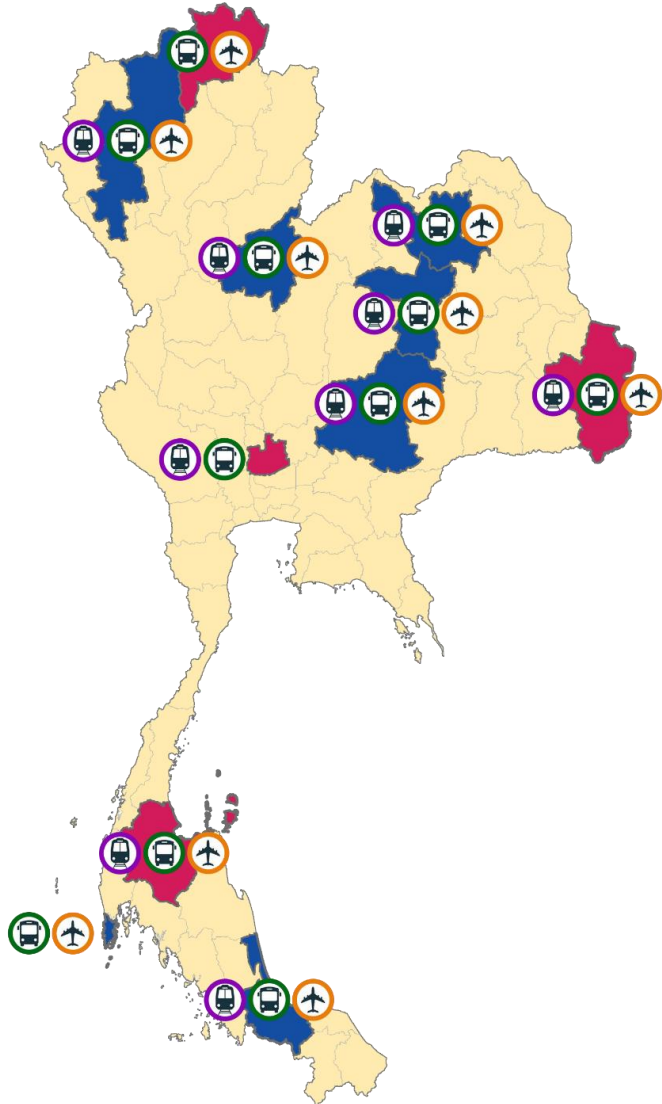
- หมุดหมายที่ 2 ไทยเป็นหมุดหมายของการท่องเที่ยวที่เน้นคุณภาพและความยั่งยืน
- หมุดหมายที่ 3 ไทยเป็นฐานการผลิตยานยนต์ไฟฟ้าที่สำคัญของโลก
- หมุดหมายที่ 5 ไทยเป็นประตูการค้าการลงทุน
- หมุดหมายที่ 8 ไทยมีพื้นที่และเมืองอัจฉริยะที่น่าอยู่
- หมุดหมายที่ 10 ไทยมีเศรษฐกิจหมุนเวียนและสังคมคาร์บอนต่ำ

เมืองหลักในภูมิภาค หมายถึง เมืองที่มีศักยภาพการพัฒนาของเมืองระดับสูง โดยการจำแนกจากการวิเคราะห์จากปัจจัยด้านการพัฒนาเมือง การพัฒนาเศรษฐกิจ การพัฒนาการขนส่ง และการพัฒนาในอนาคต (อ้างอิงตาม ผลการศึกษาโครงการศึกษาการจัดทำแผนหลักการพัฒนาขนส่งสาธารณะในเมืองภูมิภาคของประเทศ ของ สนข. ปี พ.ศ. 2558) เช่น เชียงใหม่ ขอนแก่น นครราชสีมา พิษณุโลก อุตรธานี ภูเก็ต สงขลา (หาดใหญ่) เป็นต้น

เป้าหมาย : การเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองเพิ่มขึ้น

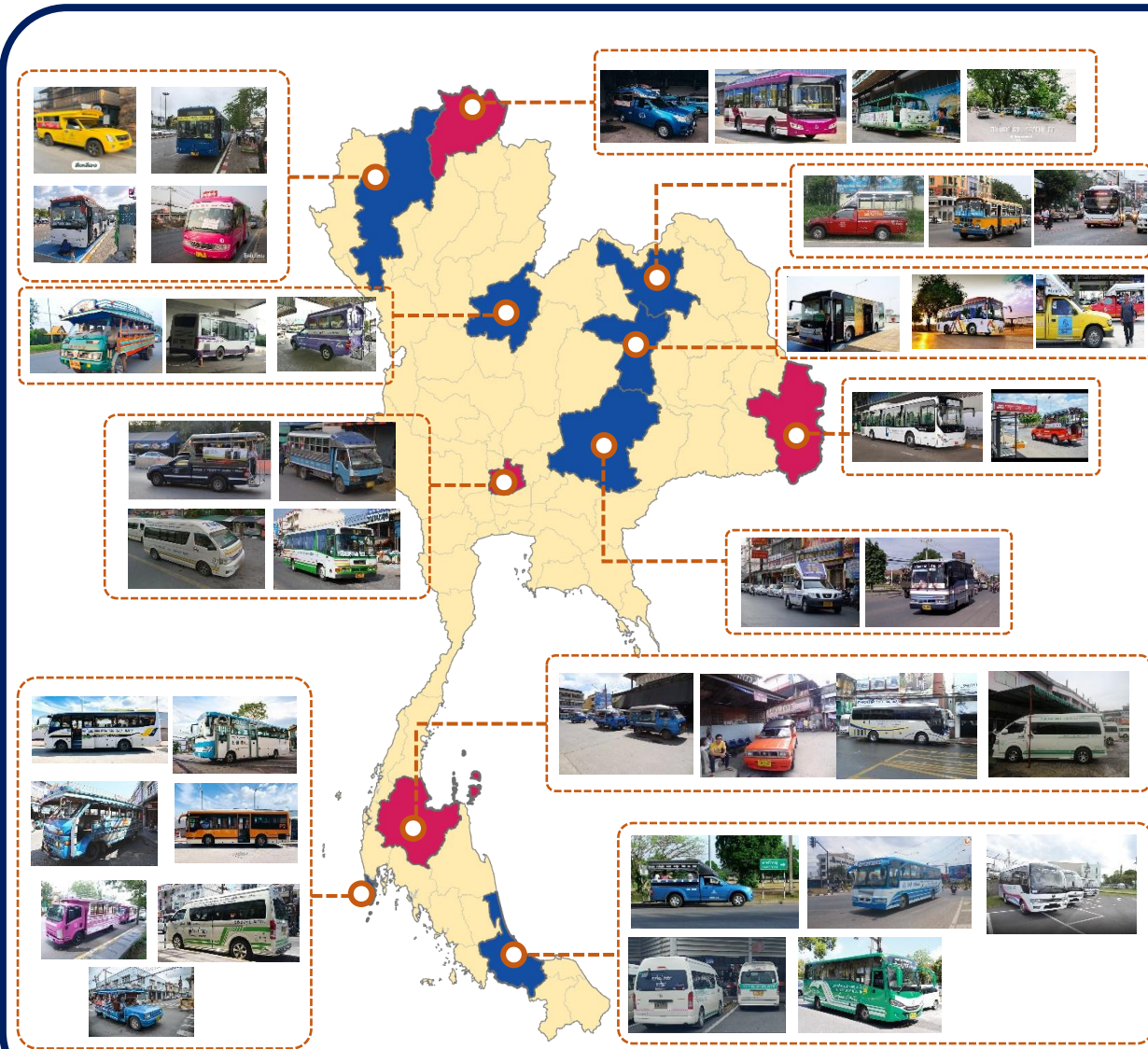
โครงการศึกษาวิเคราะห์ข้อมูลการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักในภูมิภาค (11 จังหวัด)





โครงสร้างพื้นฐานระบบขนส่งสาธารณะในเมืองหลัก 11 จังหวัด

จังหวัด	ท่าอากาศยาน	สถานีรถไฟ	สถานีโดยสาร
เชียงใหม่	✓	✓	✓
เชียงราย	✓		✓
พิจนุโลก	✓	✓	✓
อุดรธานี	✓	✓	✓
ขอนแก่น	✓	✓	✓
นครราชสีมา	✓ (ไม่มีการใช้งาน)	✓	✓
อุบลราชธานี	✓	✓	✓
พระนครศรีอยุธยา		✓	✓
สุราษฎร์ธานี	✓	✓	✓
ภูเก็ต	✓		✓
สงขลา (หาดใหญ่)	✓	✓	✓



ระบบขนส่งสาธารณะที่ให้บริการในพื้นที่เมืองหลัก 11 จังหวัด

จังหวัด	รถเมล์	มิโบบัส	รถสองแถว	รถตุ้	อื่นๆ
เชียงใหม่	✓	✓	✓		
เชียงราย	✓	✓	✓		✓ (รถกะป้อ)
พิษณุโลก	✓ (เลิกกิจการไปแล้ว)		✓		✓ (รถคอกหมู)
อุดรธานี	✓		✓		
ขอนแก่น	✓	✓ (KKU Shuttle)	✓	✓	
นครราชสีมา	✓ (เลิกกิจการไปแล้ว)		✓		
อุบลราชธานี	✓		✓		
พระนครศรีอยุธยา	✓		✓	✓	✓ (รถหกล้อ)
สุราษฎร์ธานี	✓		✓	✓	✓ (รถกะป้อ)
ภูเก็ต	✓	✓	✓	✓	✓ (รถไฟต่อง)
สงขลา (หาดใหญ่)	✓	✓	✓	✓	

การศึกษาวิเคราะห์ข้อมูลการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักในภูมิภาค

แผนพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ 7 จังหวัด

โครงการศึกษาและจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะจังหวัดเชียงใหม่

รฟม. อยู่ระหว่างทบทวนรูปแบบการดำเนินงานตาม พ.ร.บ. การร่วมลงทุนฯ 62 (สีแดง) **เปิด ๑.ค. 71**

- จำนวน 3 เส้นทาง
- สีแดง ระบบรถไฟฟ้ารางเบา LRT
 - สีน้ำเงิน ระบบรถไฟฟ้ารางเบา LRT
 - สีเขียว ระบบรถไฟฟ้ารางเบา LRT



โครงการศึกษาความเหมาะสมและออกแบบระบบขนส่งสาธารณะเมืองพิษณุโลก

รฟม. อยู่ระหว่างคัดเลือกที่ปรึกษาความเหมาะสมโครงการฯ (สีแดง) **เปิด ก.พ. 74**

- จำนวน 8 เส้นทาง
- สีแดง ระบบ Auto Tram/ EV Articulated Bus
 - สีน้ำเงิน ระบบ EV Bus
 - สีส้ม ระบบ EV Bus
 - สีม่วง ระบบ EV Bus
 - สีชมพู ระบบ EV Microbus
 - สีเขียว ระบบ EV Bus
 - สายสีเทา ระบบ EV Bus
 - สีเหลือง ระบบ EV Microbus



โครงการศึกษาความเหมาะสมระบบขนส่งมวลชน จังหวัดภูเก็ต ในเส้นทางท่าอากาศยานนานาชาติจังหวัดภูเก็ต - ห้างแยกฉลอง

รฟม. อยู่ระหว่างทบทวนรูปแบบการลงทุนตาม พ.ร.บ. การร่วมลงทุนฯ 62 **เปิด ๑.ค. 70**

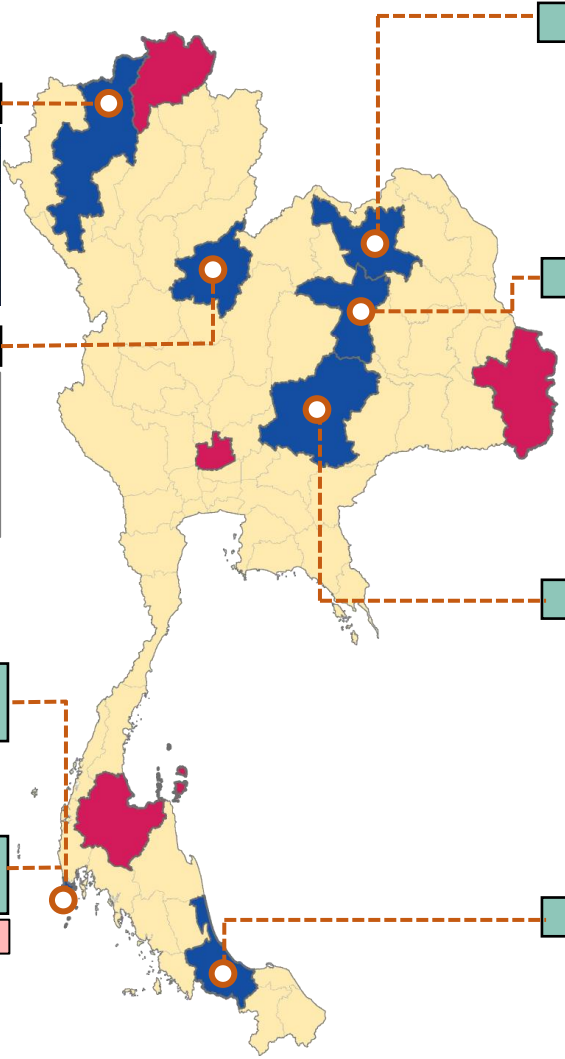
- จำนวน 1 เส้นทาง ▪ สายสนามบิน ระบบรถไฟฟ้ารางเบา LRT



การศึกษาพฤติกรรมกรรมการเดินทางและออกแบบระบบขนส่งมวลชนระบบรอง จังหวัดภูเก็ต

ปัจจุบัน ไม่อยู่ในแผนพัฒนาของเทศบาลนครภูเก็ต

- จำนวน 4 เส้นทาง
- สีเหลือง ระบบ EV Bus
 - สีเขียว ระบบ EV Bus
 - สีแดง ระบบ EV Bus
 - สีน้ำเงิน ระบบ EV Bus



โครงการศึกษาแผนแม่บทการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองอุดรธานี

จำนวน 6 เส้นทาง สำนักงานขนส่ง จ.อุดรธานี อยู่ระหว่างการศึกษาวิเคราะห์สำหรับวางแผน และสำรวจความต้องการของประชาชน เพื่อขออนุมัติแนวเส้นทาง (สีแดง/ส้ม)

- สีแดง ระบบ EV Bus
- สีเขียว ระบบ EV Bus
- สีส้ม ระบบ EV Bus
- สีชมพู ระบบ EV Bus
- สีเหลือง ระบบ EV Bus
- สีน้ำเงิน ระบบ EV Bus

โครงการศึกษาออกแบบรายละเอียดระบบขนส่งสาธารณะในเขตจังหวัดขอนแก่น

จำนวน 5 เส้นทาง เทศบาลนครขอนแก่น อยู่ระหว่างพิจารณารูปแบบทางการเดินและการลงทุน

- สายเหนือ ใต้ ระบบรถไฟฟ้ารางเบา LRT
- สีชมพู ระบบ EV Bus
- สีน้ำเงิน ระบบ EV Bus
- สีเหลือง ระบบ EV Bus
- สีน้ำเงิน ระบบ EV Bus



โครงการศึกษาแผนแม่บทการวางและแผนแม่บทพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองนครราชสีมา

จำนวน 3 เส้นทาง รฟม. อยู่ระหว่างทบทวนรูปแบบการดำเนินงานตาม พ.ร.บ. การร่วมลงทุนฯ 62 (สีเขียว)

- สีส้ม ระบบรถไฟฟ้ารางเบา LRT
- สีเขียว ระบบรถไฟฟ้ารางเบา LRT
- สีม่วง ระบบรถไฟฟ้ารางเบา LRT

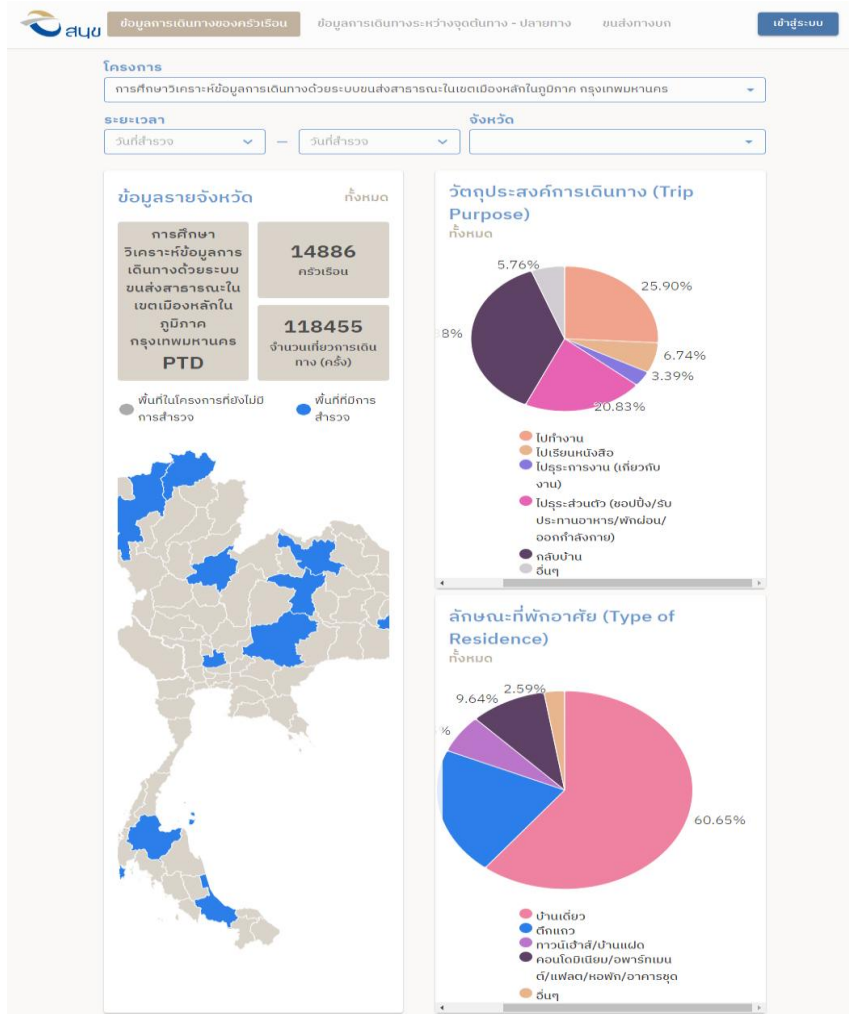


โครงการศึกษาออกแบบระบบขนส่งมวลชนโดยระบบราง ท่าอากาศยานใหญ่ จังหวัดสงขลา

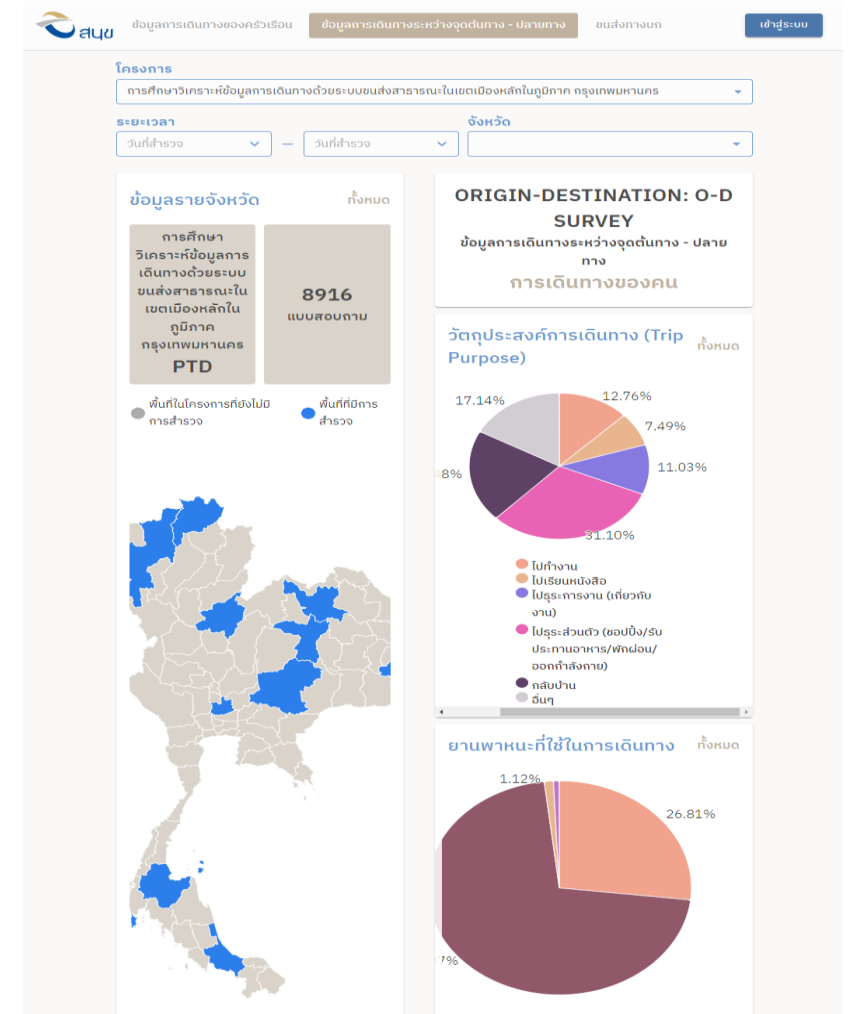
จำนวน 3 เส้นทาง อบจ. สงขลา อยู่ระหว่างเสนอรายงานผลการศึกษา ตาม พ.ร.บ. การร่วมลงทุนฯ 62 กับ สกส.

- สีแดง ระบบรถไฟฟ้ารางเดี่ยว Monorail
- สีน้ำเงิน ระบบรถไฟฟ้ารางเดี่ยว Monorail
- สีเขียว ระบบรถไฟฟ้ารางเดี่ยว Monorail





การสำรวจครัวเรือน



การสำรวจข้อมูลการเดินทาง



การศึกษาวิเคราะห์ข้อมูลการเดินทาง ด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักภูมิภาค 11 จังหวัด

เชียงใหม่ เชียงราย พิษณุโลก อุตรธานี ขอนแก่น นครราชสีมา อุบลราชธานี พระนครศรีอยุธยา ภูเก็ต สุราษฎร์ธานี และสงขลา (หาดใหญ่)

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
6 ตุลาคม 2568



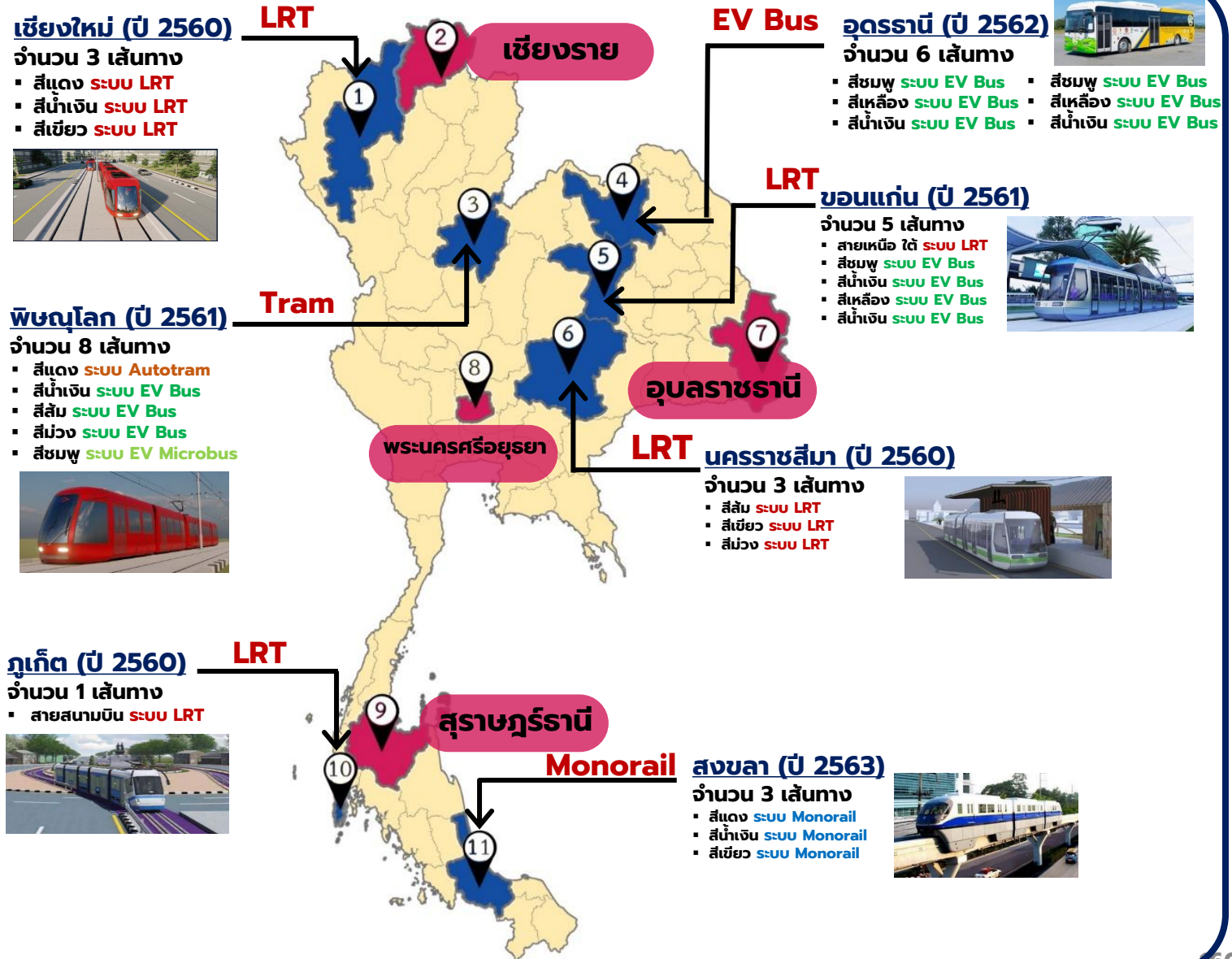
- การศึกษาจัดทำแผนพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะและระบบขนส่งมวลชนในเมืองหลักในภูมิภาค ทั้งสิ้น 7 เมือง

- | | |
|---------------------|-----------------------|
| 1. เชียงใหม่ (2560) | 5. นครราชสีมา (2560) |
| 2. พิษณุโลก (2561) | 6. ภูเก็ต (2560) |
| 3. อุตรดิตถ์ (2562) | 7. หาดใหญ่ (2563) |
| 4. ขอนแก่น (2561) | (ศึกษาโดย อบจ. สงขลา) |

- ผลการศึกษาส่วนใหญ่ชี้ไปที่การพัฒนาขนส่งสาธารณะด้วยระบบรางเบา (LRT) เป็นหลัก ซึ่งเป็นผลจากการคาดการณ์การเติบโตทางเศรษฐกิจและสังคมในช่วงเวลานั้น ๆ

- เนื่องจากสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไป ส่งผลให้บริบทต่าง ๆ เปลี่ยนแปลงไปเป็นอย่างมาก รวมถึงพฤติกรรมการใช้งานระบบขนส่งสาธารณะของประชาชนและขีดความสามารถในการลงทุนของรัฐที่ลดลง

- ปี 2567 สนช. ได้ศึกษาเพื่อ “แผนเร่งรัดการพัฒนาขนส่งสาธารณะ และการเพิ่มสัดส่วนการใช้งานขนส่งสาธารณะในเมืองหลักในภูมิภาค” พื้นที่ศึกษา 11 จังหวัด



ผลการศึกษาวิเคราะห์ข้อมูลการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักภูมิภาค

จังหวัดเชียงใหม่

- เส้นทางรวม: 17 เส้นทาง
- ป้ายหยุดรถรวม: 746 ป้าย
- ระยะทางรวม: 733 กม.

จังหวัดเชียงราย

- เส้นทางรวม: 6 เส้นทาง
- ป้ายหยุดรถรวม: 314 ป้าย
- ระยะทางรวม: 253 กม.

จังหวัดอุดรธานี

- เส้นทางรวม: 12 เส้นทาง
- ป้ายหยุดรถรวม: 444 ป้าย
- ระยะทางรวม: 373 กม.

จังหวัดพิษณุโลก

- เส้นทางรวม: 11 เส้นทาง
- ป้ายหยุดรถรวม: 416 ป้าย
- ระยะทางรวม: 367 กม.

จังหวัดอุบลราชธานี

- เส้นทางรวม: 17 เส้นทาง
- ป้ายหยุดรถรวม: 570 ป้าย
- ระยะทางรวม: 408 กม.

จังหวัดพระนครศรีอยุธยา

- เส้นทางรวม: 17 เส้นทาง
- ป้ายหยุดรถรวม: 490 ป้าย
- ระยะทางรวม: 432 กม.

จังหวัดขอนแก่น

- เส้นทางรวม: 20 เส้นทาง
- ป้ายหยุดรถรวม: 694 ป้าย
- ระยะทางรวม: 571 กม.

จังหวัดสุราษฎร์ธานี

- เส้นทางรวม: 7 เส้นทาง
- ป้ายหยุดรถรวม: 328 ป้าย
- ระยะทางรวม: 261 กม.

จังหวัดนครราชสีมา

- เส้นทางรวม: 16 เส้นทาง
- ป้ายหยุดรถรวม: 750 ป้าย
- ระยะทางรวม: 525 กม.

จังหวัดภูเก็ต

- เส้นทางรวม: 10 เส้นทาง
- ป้ายหยุดรถรวม: 775 ป้าย
- ระยะทางรวม: 576 กม.

จังหวัดสงขลา (อ.หาดใหญ่)

- เส้นทางรวม: 9 เส้นทาง
- ป้ายหยุดรถรวม: 368 ป้าย
- ระยะทางรวม: 259 กม.

ตัวชี้วัดของแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ

เพิ่มสัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ

เฉลี่ยร้อยละ 10 ในปี 2570

เฉลี่ยร้อยละ 20 ในปี 2580

เปิดให้บริการในช่วงปี พ.ศ. 2570

เลือกใช้ระบบรถเมล์พื้นที่ต่ำ (Low-Floor EV Bus)

ในรูปแบบการให้บริการแบบใช้พื้นผิวจราจรร่วมกับ
ยวดยานประเภทอื่นๆ (Street Transit)



เดินรถด้วยตารางเวลาและกำหนดความถี่
ในการให้บริการตาม Service Level ที่เหมาะสม
และนำระบบอัจฉริยะต่าง ๆ มาใช้ควบคู่

ค่าโดยสารในอัตราเดียว (Flat Rate) ในช่วงระหว่างปี 2570-2580
ที่อัตรา 15 บาท ในทุกพื้นที่ที่ศึกษา ยกเว้นเมืองภูเก็ต 30 บาท



เปิดให้บริการทุกเส้นทางพร้อมกัน เพื่อให้เกิดแรงขับเคลื่อนแก่สังคม
และชุมชน รวมถึงลดข้อจำกัดด้านการเข้าถึงในบางพื้นที่



กลุ่มประเด็นปัญหาหลักๆ

- 1) เส้นทางในปัจจุบัน
- 2) ต้นทุนและรายได้ของผู้ให้บริการ
- 3) คุณภาพการให้บริการ
- 4) การแข่งขันจาก Mode อื่นๆ

1) เส้นทางในปัจจุบัน

- รถ “หมวด 1” และ “หมวด 4” กับบริบทของชุมชนที่เปลี่ยนแปลงไป
→ ชุมชนเมืองใหญ่ขึ้น: หมวด 4 กลายเป็น หมวด 1
- เส้นทาง “ตามประกาศ” ไม่สอดคล้องกับกิจกรรมในปัจจุบัน
→ กระบวนการปรับปรุงแก้ไขทำได้ยาก**
- ปัญหาการวิ่ง “ทับเส้นทาง”
→ การวิ่งทับเส้นทางระหว่างรถในหมวดเดียวกัน และระหว่างหมวด เกิดการ
แก่งแย่งลูกค้าแทนที่จะเป็นการร่วมกันให้บริการ
→ เป็นเงื่อนไขข้อจำกัดที่ทำให้การปรับปรุงเส้นทางให้เหมาะสมกับบริบทปัจจุบัน
ทำได้ยาก



กลุ่มประเด็นปัญหาหลักๆ

- 1) เส้นทางในปัจจุบัน
- 2) **ต้นทุนและรายได้ของผู้ให้บริการ**
- 3) คุณภาพการให้บริการ
- 4) การแข่งขันจาก Mode อื่นๆ

2) ต้นทุนและรายได้ของผู้ให้บริการ

- **เอกชนเป็นผู้รับสัมปทานการให้บริการและรับความเสี่ยงทั้งหมด**
→ เอกชนเป็นผู้รับความเสี่ยงโดยตรง ทั้งจาก Demand, CapEx และ OpEx
- **ต้นทุนจากระเบียบกำกับดูแล**
→ อายุรถที่ให้บริการ (ไม่เกิน 10 ปี)
→ การตรวจสอบสภาพและการซ่อมบำรุงตามกฎหมาย
- **ราคาค่าเชื้อเพลิง**
→ มีความผันผวนและสูงขึ้นต่อเนื่อง – ไม่ได้รับการสนับสนุนใดๆ จากรัฐ
- **ค่าโดยสาร**
→ กระบวนการในการขอขึ้นราคาทำได้โดยยาก
→ การขึ้นราคา จะส่งผลทางลบต่อ Demand และรายได้รวม



กลุ่มประเด็นปัญหาหลักๆ

- 1) เส้นทางในปัจจุบัน
- 2) ต้นทุนและรายได้ของผู้ให้บริการ
- 3) **คุณภาพการให้บริการ**
- 4) การแข่งขันจาก Mode อื่นๆ

3) คุณภาพการให้บริการ

- **ต้นทุนเพิ่ม รายได้ลด คุณภาพการให้บริการจึงลดลงตาม**
 - ผลกำไรยังคงเป็นข้อพิจารณาอันดับแรกของการให้บริการ
 - จึงไม่สามารถพัฒนาบริการที่มีคุณภาพที่ดีได้
- **การกำกับดูแลของรัฐ**
 - ไม่สามารถบังคับผู้ให้บริการให้ดำเนินบริการที่ตรงตามที่ระบุในสัมปทานได้
- **ระบบสัมปทานในปัจจุบัน และรวม**
 - ไม่สามารถปรับปรุงคุณภาพการให้บริการได้ ไม่ว่าจะเปลี่ยนเส้นทาง การให้บริการ รอบ หรือความถี่ของการให้บริการ
- **แนวคิดการจ้างเดินรถ**
 - แนวคิดเช่น PSO, State-Subsidy หรือ Gross Cost จะสามารถแก้ปัญหาได้



กลุ่มประเด็นปัญหาหลักๆ

- 1) เส้นทางในปัจจุบัน
- 2) ต้นทุนและรายได้ของผู้ให้บริการ
- 3) คุณภาพการให้บริการ
- 4) การแข่งขันจาก Mode อื่นๆ

4) การแข่งขันจาก Mode อื่นๆ

- การแข่งขันจากยานพาหนะส่วนบุคคล

→ เป็นผลอันเนื่องมาจากการพัฒนาเมืองแบบ Car-Dependency โดยปราศจากการควบคุม

- การแข่งขันจาก On-Demand Services

→ Taxi / รถโรงงาน

→ App Driver / รถโรงเรียน (ผู้ให้บริการขนส่งสาธารณะมีความรู้สึกเป็นพิเศษ)

- เมื่อผู้ให้บริการขนส่งสาธารณะไม่มีแต้มต่อใดๆ

→ คุณภาพการให้บริการที่ถูกจำกัดโดยต้นทุนที่เพิ่มขึ้นและรายได้ที่ลดลง

→ การขาดแต้มต่อใดๆ จากรัฐ

→ ทำให้บริการขนส่งสาธารณะ “อ่อนแอ” และ “ล้มหายตายจาก” ไปเรื่อยๆ



ประเด็น	เชียงใหม่	เชียงราย	พิษณุโลก	อยุธยา	อุบลฯ	อุดรฯ	ขอนแก่น	นครราชสีมา	ภูเก็ต	สุราษฎร์ธานี	สงขลา
1. ผู้โดยสารใช้ Application เพื่อเรียกรถโดยสารสาธารณะ ทำให้รถโดยสารสาธารณะที่มีอยู่เดิมมีจำนวนผู้ใช้บริการลดลง	✓	✓				✓					
2. ข้อกำหนดและมาตรฐานในรูปแบบเดียวกันทั้งผู้ที่จดทะเบียนกับขนส่งจังหวัดและผู้ให้บริการรถสาธารณะผ่าน Application	✓										
3. การกำหนดหากมีจุดจอดรถขนส่งสาธารณะ เมื่อมีการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในพื้นที่ เช่น รถไฟฟ้า	✓										
4. สถานการณ์ COVID ทำให้คนใช้รถสาธารณะน้อยลง	✓			✓							
5. กรมการขนส่งกำลังควบคุมดูแลผู้ให้บริการรถสาธารณะผ่าน Application	✓										
6. การปรับปรุงขอบเขตผังสีให้สอดคล้องกับประกาศผังเมืองเชียงใหม่ที่จะมีในอนาคต	✓										
7. ภาครัฐมีโครงการสนับสนุนเรื่องภาระการดูแลรถของผู้ประกอบการขนส่งสาธารณะ		✓					✓				✓
8. ขอเสนอให้มีรถสาธารณะให้บริการจากต่างอำเภอเข้าเมือง		✓									
9. ขอเสนอให้มีความยืดหยุ่นในกฎระเบียบปฏิบัติ เพราะหน่วยงานรัฐไม่สามารถปรับราคาค่าโดยสารที่เหมาะสมได้ เช่น ผู้ประกอบการรถตู้โดยสารประจำทางอายุเกิน 10 ปี เปลี่ยนเป็นรถโดยสารขนาดเล็ก		✓									✓
10. ปัจจุบันรถโดยสารสาธารณะมีให้บริการเฉพาะช่วงเช้าและเย็น			✓								
11. เสนอให้มีรถโดยสารสาธารณะไปสู่สถานพยาบาล ห้างสรรพสินค้าและสถานศึกษา			✓		✓	✓	✓				
12. นักท่องเที่ยวต่างชาติเป็นผู้ใช้บริการ				✓							
13. มีเส้นทางเดินรถกับแนวเส้นทางกันเอง				✓							

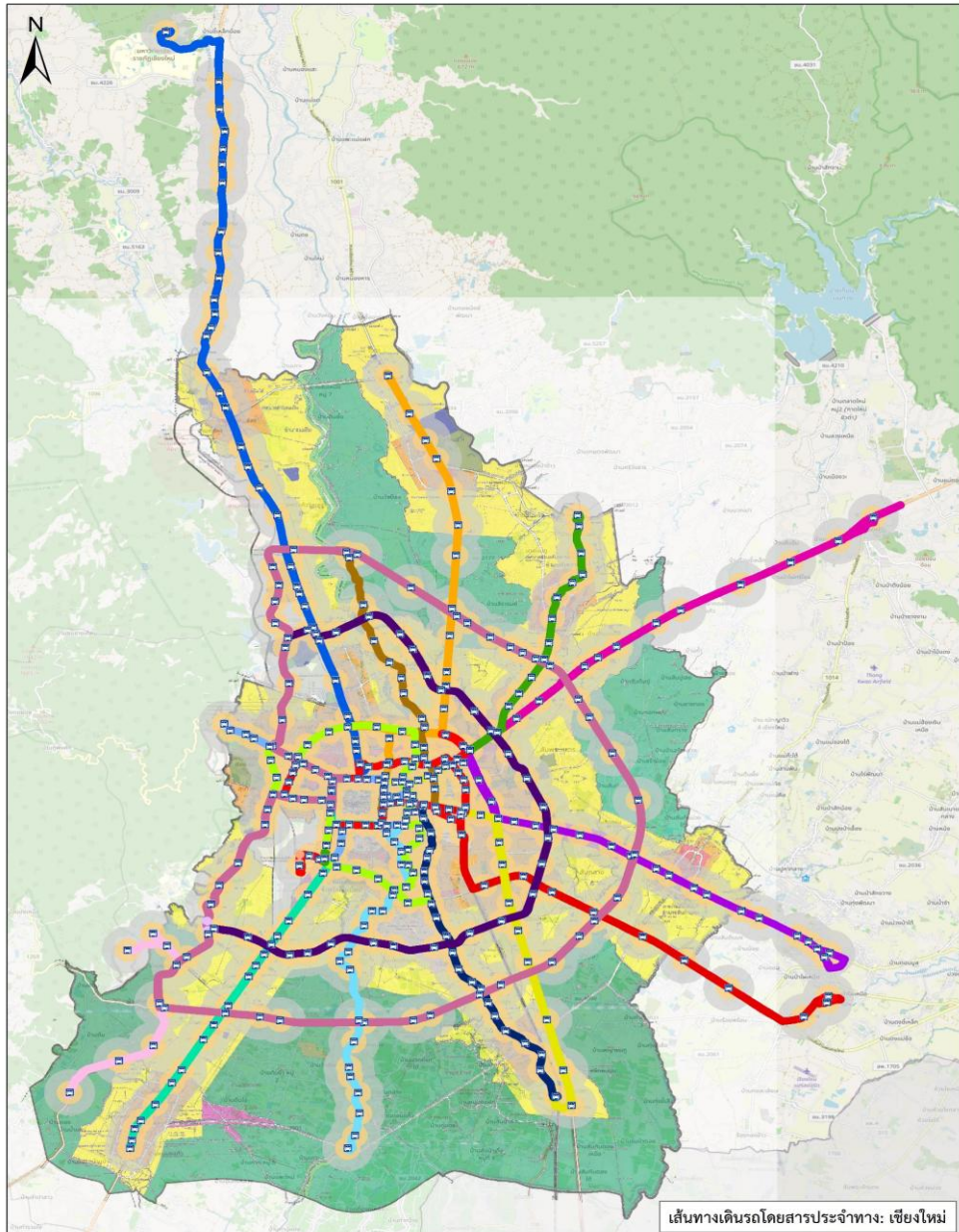


ประเด็น	เชียงใหม่	เชียงราย	พิษณุโลก	อยุธยา	อุบลฯ	อุดรฯ	ขอนแก่น	นครราชสีมา	ภูเก็ต	สุราษฎร์ธานี	สงขลา
14. การเผยแพร่ระบบจำลองฐานข้อมูลที่เป็นผลการศึกษาเพื่อให้ประชาชนหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องนำไปใช้ประโยชน์ต่อไป					✓						
15. ขอเสนอให้เพิ่มเติมที่จอดรถส่วนตัวอย่างเป็นระเบียบและมีราคาที่เป็นมาตรฐาน เพื่ออำนวยความสะดวกกับผู้ใช้บริการรถโดยสารสาธารณะ						✓			✓	✓	
16. ขอเสนอให้เพิ่มความถี่ของรถโดยสารสาธารณะ					✓	✓					
17. ผู้ใช้บริการรถโดยสารสาธารณะในอำเภอเมืองส่วนใหญ่เป็นวัยเรียน						✓					
18. ขอเสนอให้พิจารณาสภาพรถมากกว่าอายุของรถตู้บริการสาธารณะ							✓				
19. ขอเสนอให้มีการผลักดันโครงการประกันราคากระบบขนส่งสาธารณะ							✓				
20. ขอเสนอให้การขนส่งสาธารณะเป็นกิจการขั้นพื้นฐานของภาครัฐ								✓			
21. ขอเสนอให้นำระบบขนส่งสาธารณะเดิมในพื้นที่มาต่อยอดให้เกิดประสิทธิภาพ								✓			
22. ควรเปิดให้ภาคเอกชนสามารถลงทุน									✓		
23. ขอเสนอให้มีช่องทางให้รถโดยสารประจำทางด่วนพิเศษ			✓				✓		✓		
24. ขอเสนอให้พิจารณาเรื่องการคาดการณ์ประชากรให้เหมาะสม เพราะประเทศไทยเริ่มเข้าสู่สังคมสูงวัย									✓		
25. ขอเสนอให้รถโดยสารสาธารณะเป็นผู้ให้บริการพื้นที่เช่าโฆษณาเพื่อทำให้ผู้ประกอบการมีรายได้เพิ่มเติม									✓		
26. ขอเสนอให้มีการทดลองใช้ระบบขนส่งสาธารณะเดิมในเส้นทางที่วางแผนไว้เพื่อปรับพฤติกรรมของผู้ใช้บริการ และสามารถตรวจสอบความต้องการใช้รถโดยสารสาธารณะได้ ก่อนจะพัฒนารูปแบบอื่น ๆ											✓

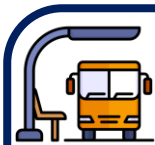
สรุปข้อเสนอความเห็นในการพัฒนาขนส่งสาธารณะที่ได้รับจากพื้นที่



ประเด็น	เชียงใหม่	เชียงราย	พิษณุโลก	อยุธยา	อุบลฯ	อุดรฯ	ขอนแก่น	นครราชสีมา	ภูเก็ต	สุราษฎร์ธานี	สงขลา
1. เสนอให้มีการเก็บค่าบริการแบบตัวเดียว ทั้งระบบหลักและรอง		✓			✓	✓	✓				
2. เสนอให้พัฒนาระบบขนส่งหลักนำและพัฒนาระบบรองตาม							✓		✓		
3. ผู้ประกอบการในปัจจุบันพร้อมจะปรับตัวเป็น feeder	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
4. เสนอให้พิจารณาจัดรับส่งและความถี่ในการให้บริการขนส่งสาธารณะ	✓	✓		✓	✓		✓				✓
5. เสนอให้ภาครัฐสนับสนุนงบประมาณให้ผู้ประกอบการในพื้นที่เดิมปรับตัวเป็น feeder	✓						✓		✓		
6. เสนอให้ภาครัฐมีการสนับสนุนผู้ประกอบการขนส่งสาธารณะ	✓			✓	✓	✓	✓	✓			✓
7. เสนอให้มีการจ้างเดินรถให้กับผู้ประกอบการ			✓			✓		✓		✓	
8. ควรมีระบบขนส่งมวลชนสาธารณะส่งนักเรียนไปโรงเรียน และระบบขนส่งมวลชนสาธารณะสำหรับผู้ใช้บริการโรงพยาบาล			✓								
9. ภาครัฐควรมีงบประมาณหรือมาตรการดอกเบี้ยต่ำ เพื่อให้ผู้ประกอบการปรับเป็นระบบไฟฟ้า หรือรถ EV bus และสนับสนุนสถานีชาร์จรถไฟฟ้า				✓					✓		
10. เสนอให้มีกฎหมายควบคุมรถ Application จดทะเบียนให้ถูกต้อง	✓								✓	✓	



- โคจรข่ายเส้นทางให้บริการขนส่งสาธารณะในระบบ EV Bus โดยการศึกษาเสนอไว้ทั้งสิ้น **17 เส้นทาง** และ **746 ป้ายหยุดรถ** รวมระยะทางโครงข่ายการให้บริการรวม **733 กิโลเมตร** (ไปกลับ)
- ครอบคลุมพื้นที่การให้บริการและประชากรในพื้นที่เมืองเชียงใหม่และพื้นที่ต่อเนื่องตามผังเมืองรวมฉบับปัจจุบัน



การเข้าถึงป้ายหยุดรถ

การเข้าถึงระบบขนส่งสาธารณะ
ในรัศมี 400 ม. จากป้ายหยุดรถ

ประชากรในพื้นที่ศึกษาในพื้นที่ชุมชน

341,109 คน

(45.3%)

753,350 คน

■ รถ EV Bus

ปี 2569 จัดซื้อ **238 คัน**

ปี 2575 จัดซื้อเพิ่มเติม **146 คัน**



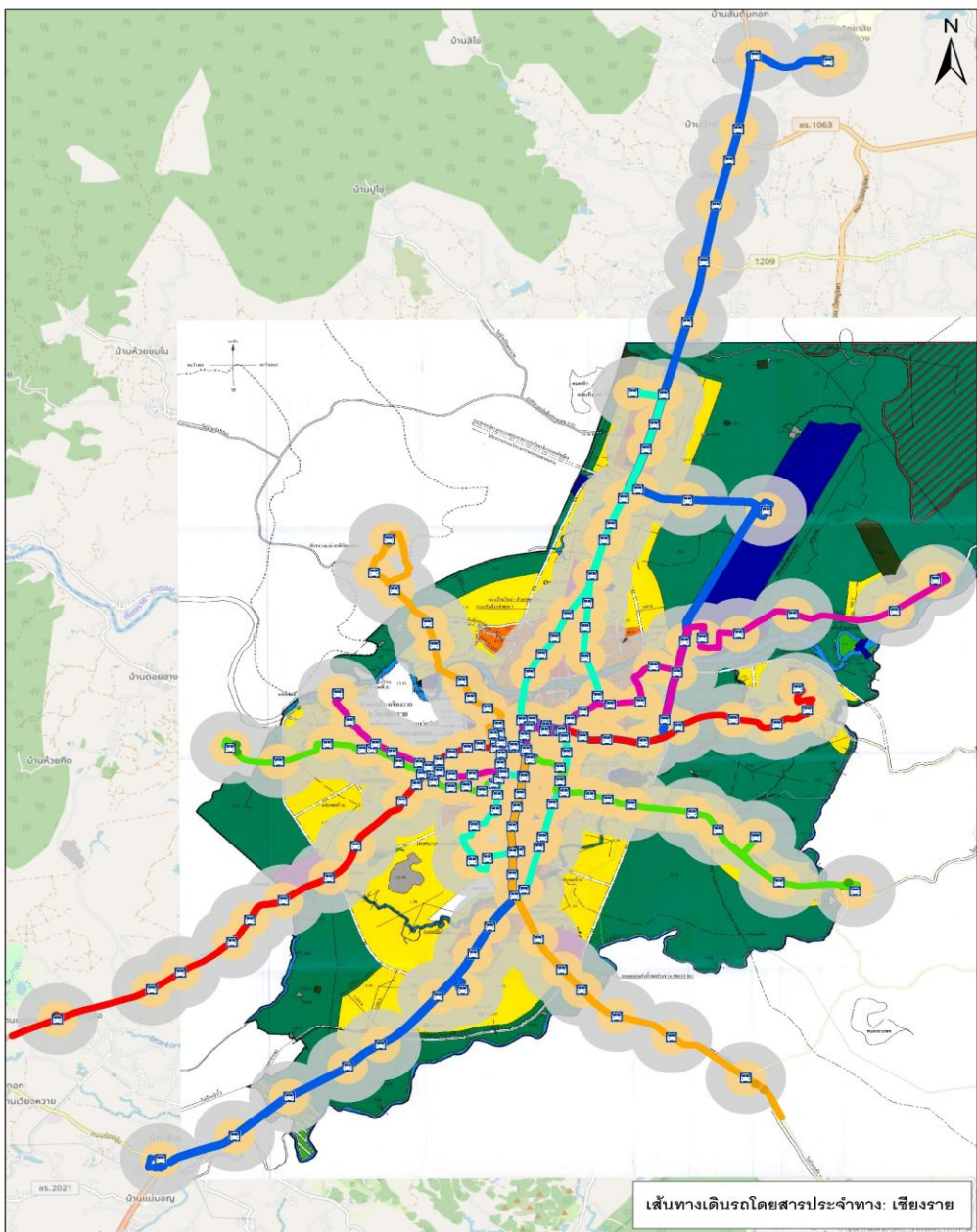


การดำเนินการ	ปี 68-70			ปี 71-75					ปี 76-80					ปี 81+
	68	69	70	71	72	73	74	75	76	77	78	79	80	
การพัฒนาระยะเปลี่ยนผ่าน														
1) เตรียมโครงการ (การดำเนินการตามข้อระเบียบกฎหมายและขั้นตอนทางราชการ ปรับปรุงเส้นทาง และการจัดเตรียมงบประมาณ)	█													
2) เริ่มกระบวนการจัดซื้อจัดจ้างต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง	█													
3) งานก่อสร้าง / งานจัดทำระบบ / งานจัดหา EV Bus		█												
4) เปิดให้บริการระบบ EV Bus (เป็นบริการหลักในระยะเปลี่ยนผ่าน)			█											
5) ปรับตัวเป็น Feeder ของระบบขนส่งมวลชนเชียงใหม่									- - - - -					
การพัฒนาระบบขนส่งมวลชนเชียงใหม่														
1) เปิดให้บริการ LRT เส้นทางที่ 1: สายสีแดง									█					
2) เปิดให้บริการ LRT เส้นทางที่ 2: สายสีน้ำเงิน											█			
3) เปิดให้บริการ LRT เส้นทางที่ 3: สายสีเขียว														█

เปิดให้บริการ 2570

หมายเหตุ: ปีเปิดให้บริการระบบขนส่งมวลชนเชียงใหม่ อ้างอิงจากข่าวประชาสัมพันธ์ความก้าวหน้า โครงการระบบขนส่งมวลชนเชียงใหม่ สายสีแดง (โรงพยาบาลนครพิงค์ - แยกแม่เหียะสมานสามัคคี) เดือนมกราคม พ.ศ. 2568

- การพัฒนาระยะเปลี่ยนผ่าน
- การพัฒนาระบบขนส่งมวลชนเชียงใหม่สายสีแดง
- การพัฒนาระบบขนส่งมวลชนเชียงใหม่สายสีน้ำเงิน
- การพัฒนาระบบขนส่งมวลชนเชียงใหม่สายสีเขียว



- โคจรข่ายเส้นทางบริการขนส่งสาธารณะในระบบ EV Bus โดยการศึกษาเสนอไว้ทั้งสิ้น **6 เส้นทาง** และ **314 ป้ายหยุดรถ** รวมระยะทางโครงข่ายการให้บริการรวม **253 กิโลเมตร** (ไปกลับ)
- ครอบคลุมพื้นที่การให้บริการและประชากรในพื้นที่เมืองเชียงใหม่และพื้นที่ต่อเนื่องตามผังเมืองรวมฉบับปัจจุบัน

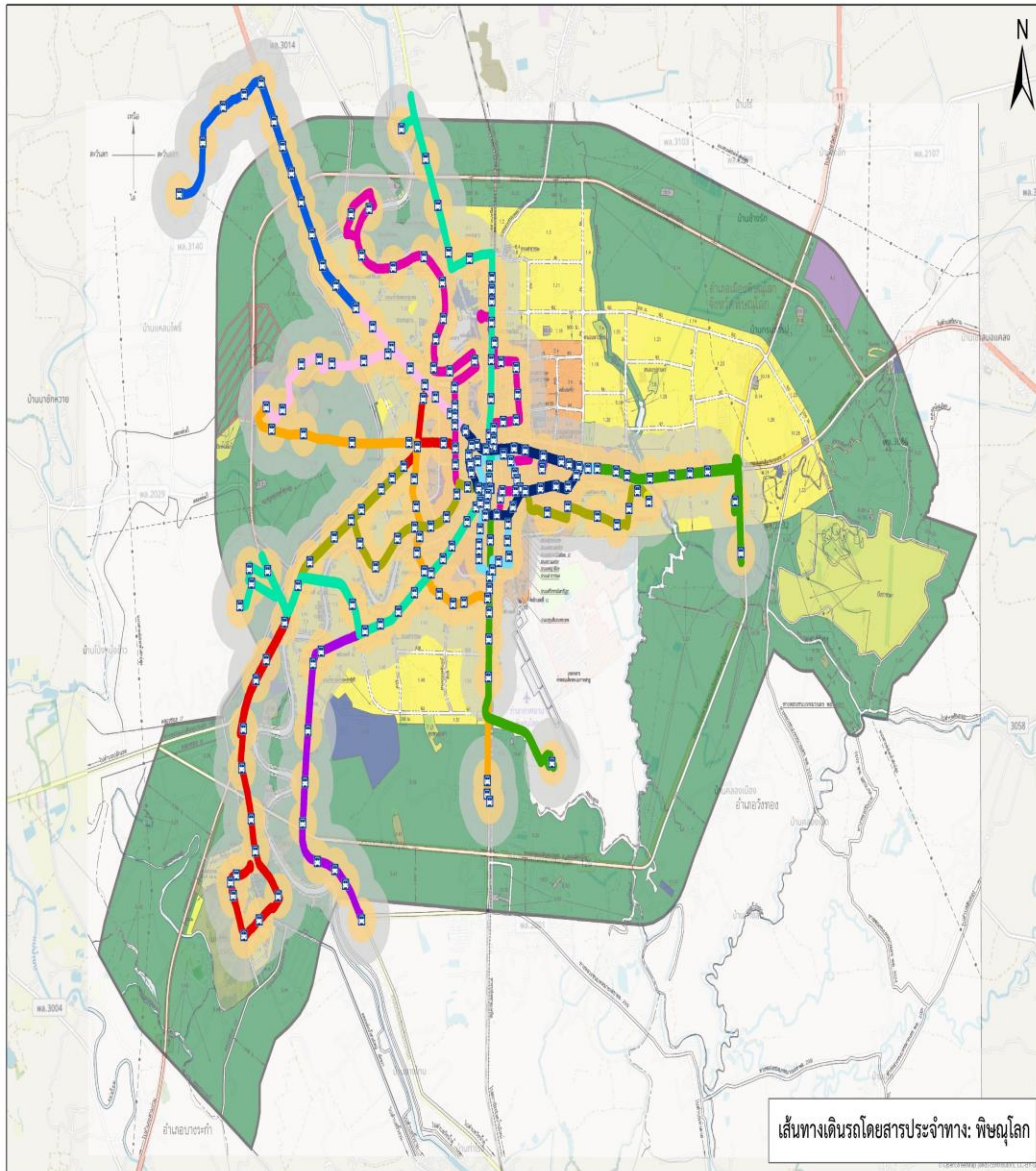


การเข้าถึงป้ายหยุดรถ

การเข้าถึงระบบขนส่งสาธารณะ	52,668 คน
ในรัศมี 400 ม. จากป้ายหยุดรถ	(52.8%)
ประชากรในพื้นที่ศึกษาในพื้นที่ชุมชน	99,750 คน

- รถ EV Bus
- ปี 2569 จัดซื้อ **62 คัน**
- ปี 2575 จัดซื้อเพิ่มเติม **30 คัน**





- โคจรข่ายเส้นทางบริการขนส่งสาธารณะในระบบ EV Bus โดยการศึกษาเสนอไว้ทั้งสิ้น **11 เส้นทาง** และ **416 ป้ายหยุดรถ** รวมระยะทางโครงข่ายการให้บริการรวม **367 กิโลเมตร** (ไปกลับ)
- ครอบคลุมพื้นที่การให้บริการและประชากรในพื้นที่เมืองพิษณุโลกและพื้นที่ต่อเนื่องตามผังเมืองรวมฉบับปัจจุบัน ดังนี้



การเข้าถึงป้ายหยุดรถ

การเข้าถึงระบบขนส่งสาธารณะ
ในรัศมี **400** ม. จากป้ายหยุดรถ

ประชากรในพื้นที่ศึกษาในพื้นที่ชุมชน

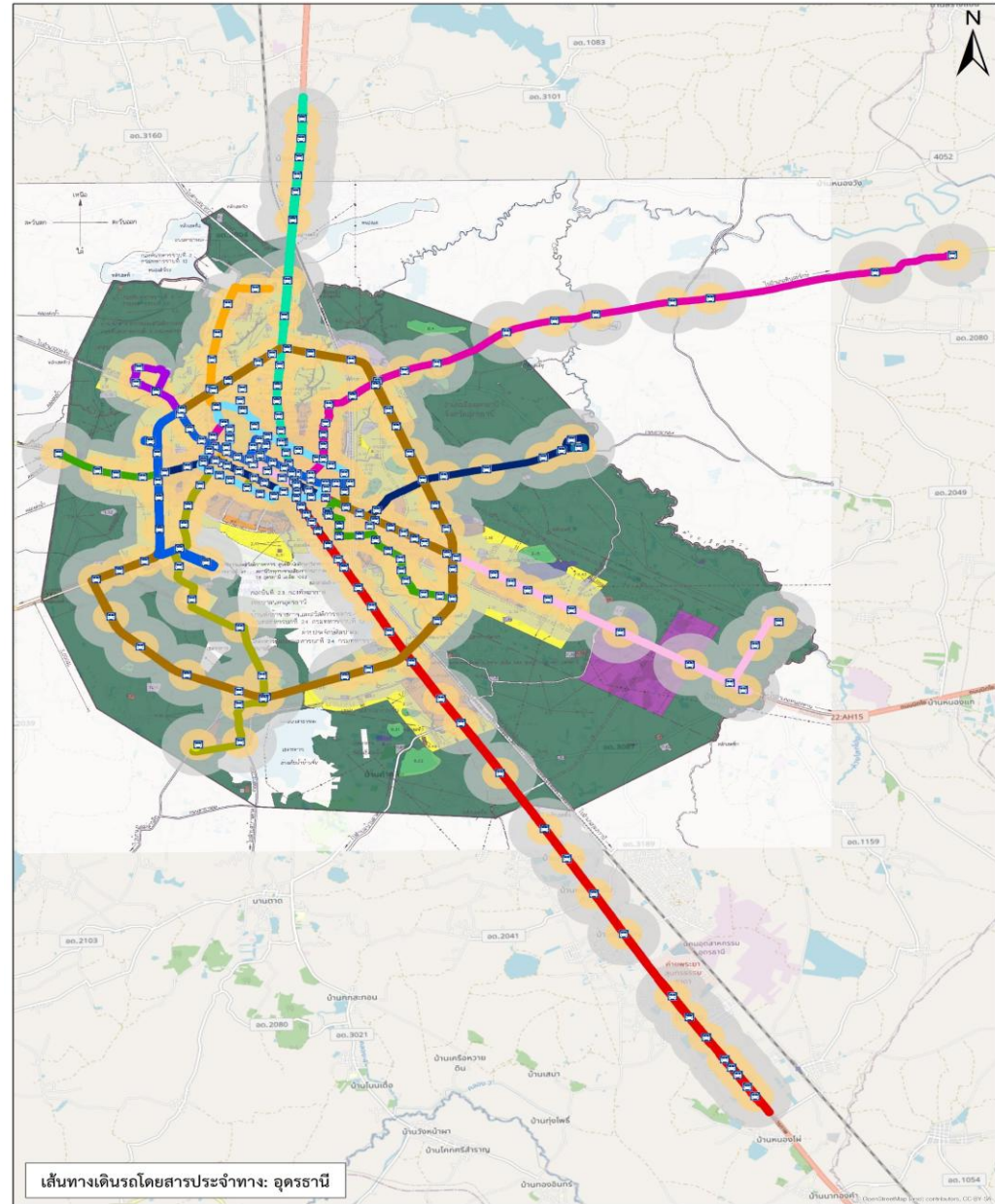
73,538 คน

(47.2%)

155,800 คน

- รถ EV Bus
 - ปี 2569 จัดซื้อ **91 คัน**
 - ปี 2575 จัดซื้อเพิ่มเติม **40 คัน**





- โค้งข่ายเส้นทางให้บริการขนส่งสาธารณะในระบบ EV Bus โดยการศึกษาเสนอไว้ทั้งสิ้น **12 เส้นทาง** และ **44 ป้ายหยุดรถ** รวมระยะทางโค้งข่ายการให้บริการรวม **373 กิโลเมตร** (ไปกลับ)
- ครอบคลุมพื้นที่การให้บริการและประชากรในพื้นที่เมืองอุดรธานีและพื้นที่ต่อเนื่องตามผังเมืองรวมฉบับปัจจุบัน ดังนี้

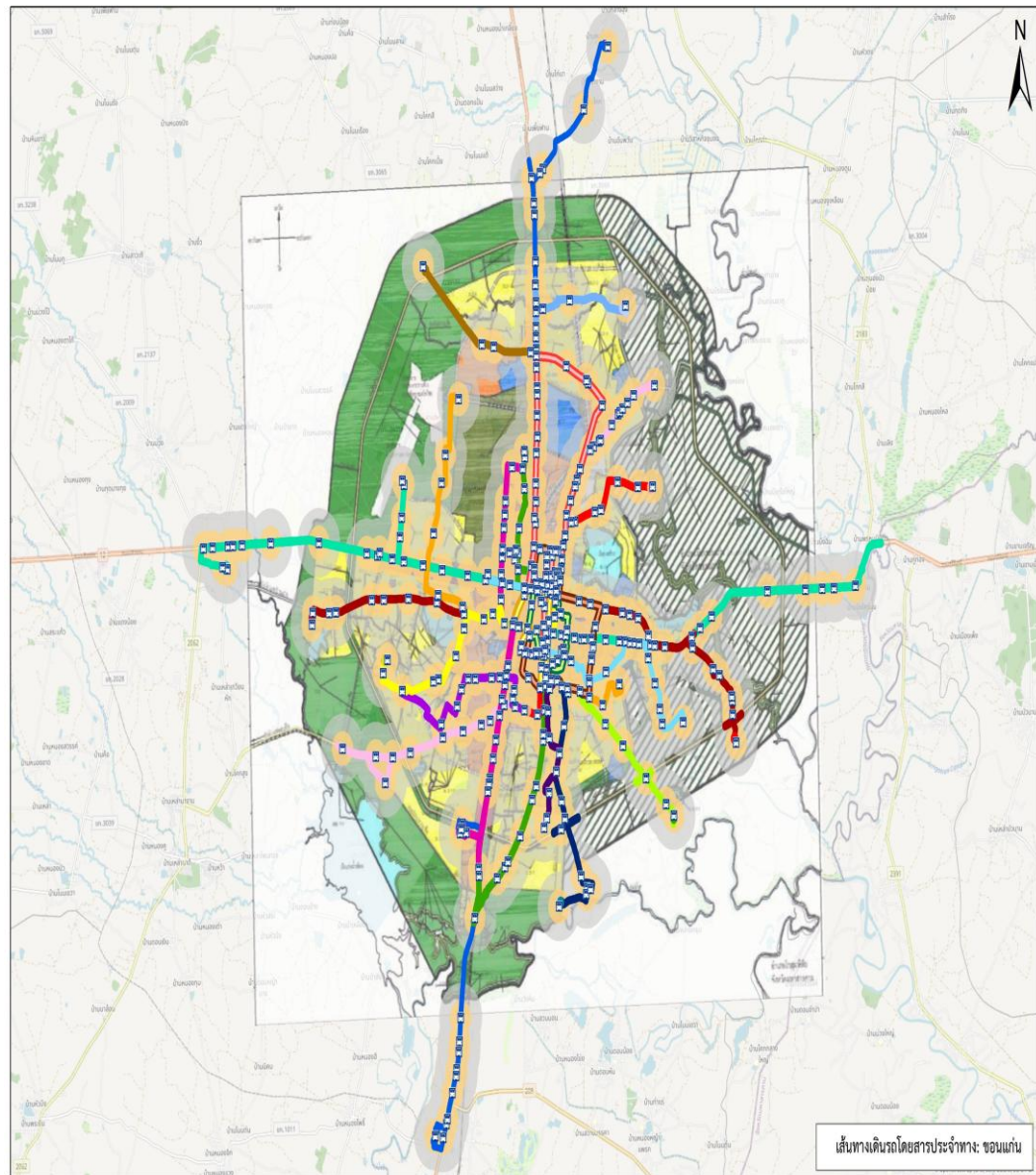


การเข้าถึงป้ายหยุดรถ

การเข้าถึงระบบขนส่งสาธารณะ	98,453 คน
ในรัศมี 400 ม. จากป้ายหยุดรถ	(44.4%)
ประชากรในพื้นที่ศึกษาในพื้นที่ชุมชน	223,250 คน

- **รถ EV Bus**
- ปี 2569 จัดซื้อ **75 คัน**
- ปี 2575 จัดซื้อเพิ่มเติม **49 คัน**





- โคจรข่ายเส้นทางให้บริการขนส่งสาธารณะในระบบ EV Bus โดยการศึกษาเสนอไว้ทั้งสิ้น **20 เส้นทาง** และ **694 ป้ายหยุดรถ** รวมระยะทางโครงข่ายการให้บริการรวม **571 กิโลเมตร** (ไปกลับ)
- ครอบคลุมพื้นที่การให้บริการและประชากรในพื้นที่เมืองขอนแก่นและพื้นที่ต่อเนื่องตามผังเมืองรวมฉบับปัจจุบัน ดังนี้



การเข้าถึงป้ายหยุดรถ

การเข้าถึงระบบขนส่งสาธารณะ

179,463 คน

ในรัศมี **400** ม. จากป้ายหยุดรถ

(56.9%)

ประชากรในพื้นที่ศึกษาในพื้นที่ชุมชน

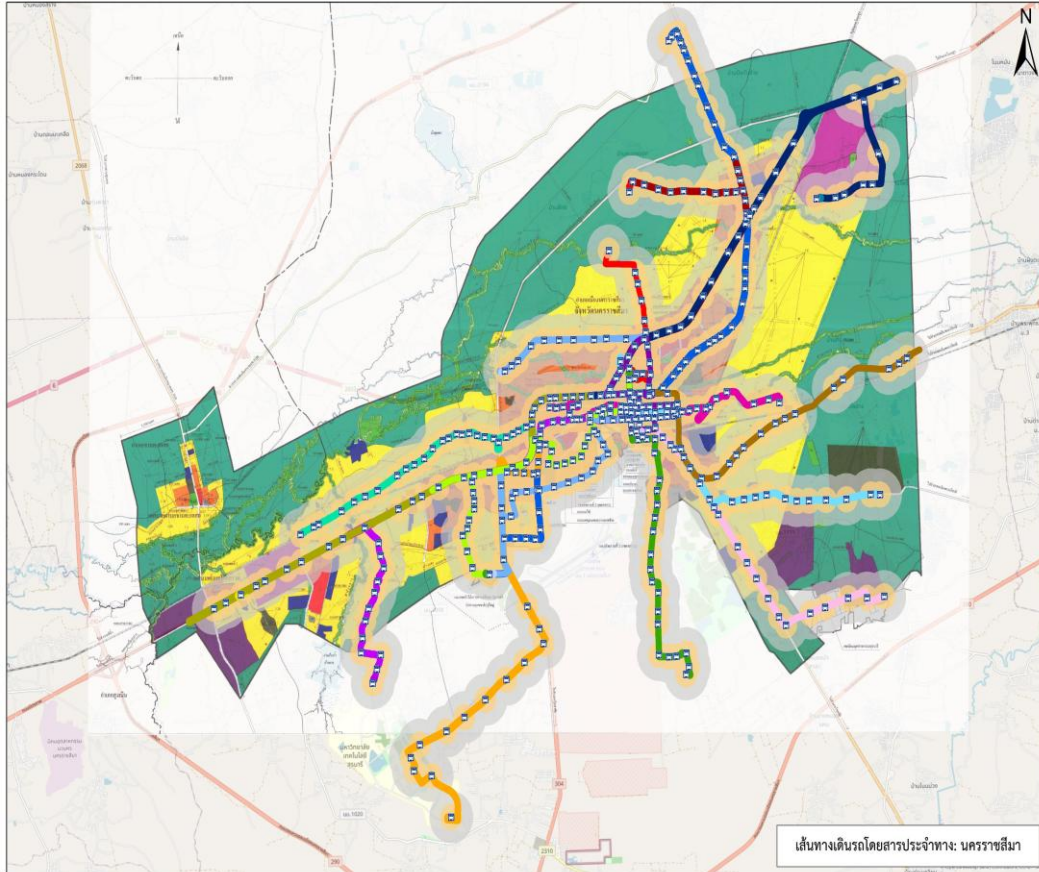
315,400 คน

■ รถ EV Bus

ปี 2569 จัดซื้อ **139 คัน**

ปี 2575 จัดซื้อเพิ่มเติม **69 คัน**





- โค้งข่ายเส้นทางบริการขนส่งสาธารณะในระบบ EV Bus โดยการศึกษาเสนอไว้ทั้งสิ้น **16 เส้นทาง** และ **750 ป้ายหยุดรถ** รวมระยะทางโครงข่ายการให้บริการรวม **525 กิโลเมตร** (ไปกลับ)
- ครอบคลุมพื้นที่การให้บริการและประชากรในพื้นที่เมืองนครราชสีมา และพื้นที่ต่อเนื่องตามผังเมืองรวมฉบับปัจจุบัน ดังนี้



การเข้าถึงป้ายหยุดรถ

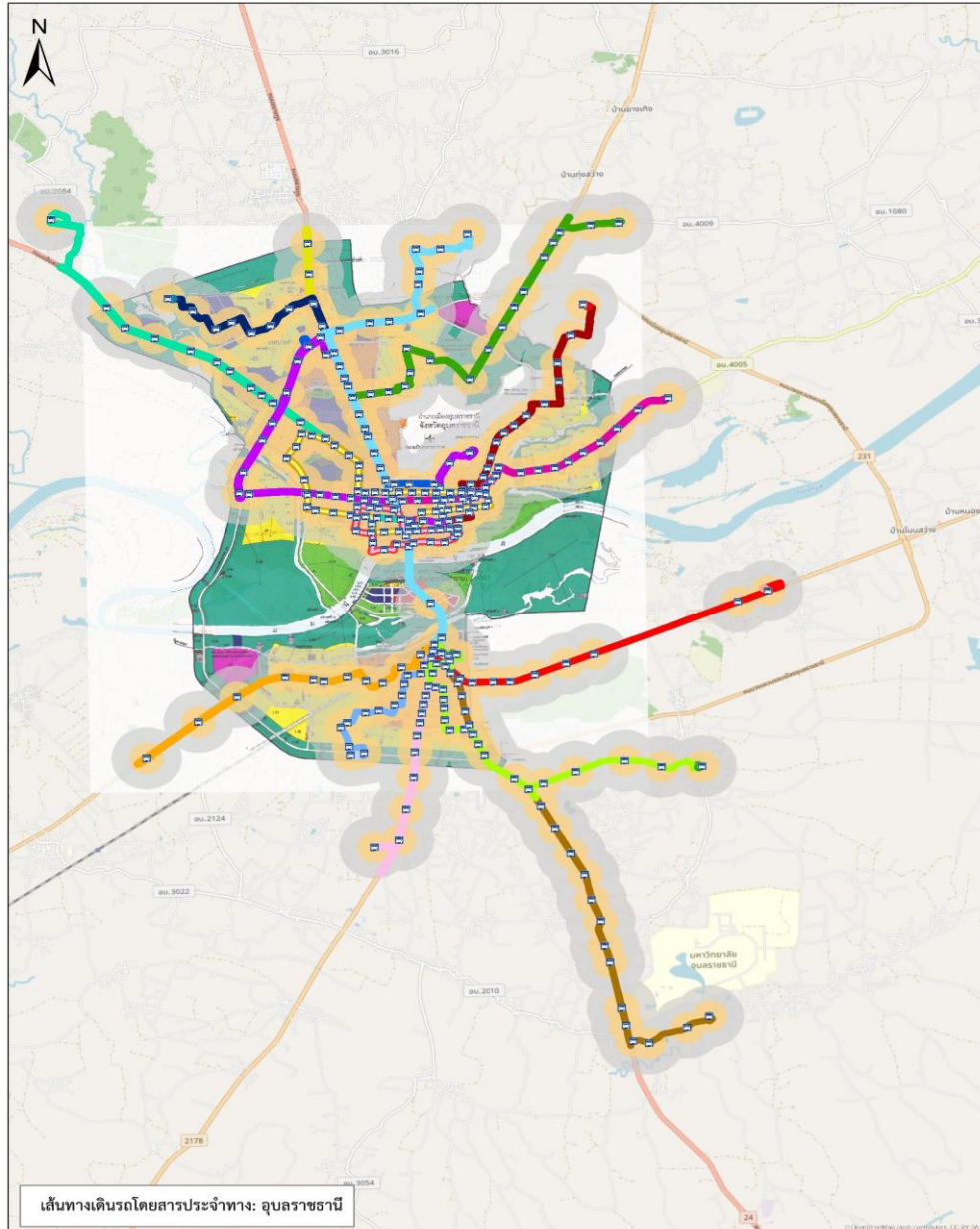
การเข้าถึงระบบขนส่งสาธารณะ	228,011 คน
ในรัศมี 400 ม. จากป้ายหยุดรถ	(53.1%)
ประชากรในพื้นที่ศึกษาในพื้นที่ชุมชน	429,400 คน

■ รถ EV Bus

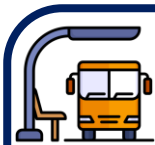
ปี 2569 จัดซื้อ **170 คัน**

ปี 2575 จัดซื้อเพิ่มเติม **81 คัน**





- โคจรข่ายเส้นทางบริการขนส่งสาธารณะในระบบ EV Bus โดยการศึกษาเสนอไว้ทั้งสิ้น **17 เส้นทาง** และ **570 ป้ายหยุดรถ** รวมระยะทางโครงข่ายการให้บริการรวม **408 กิโลเมตร** (ไปกลับ)
- ครอบคลุมพื้นที่การให้บริการและประชากรในพื้นที่เมืองอุบลราชธานี และพื้นที่ต่อเนื่องตามผังเมืองรวมฉบับปัจจุบัน ดังนี้



การเข้าถึงป้ายหยุดรถ

การเข้าถึงระบบขนส่งสาธารณะ
ในรัศมี 400 ม. จากป้ายหยุดรถ

184,746 คน

(78.1%)

ประชากรในพื้นที่ศึกษาในพื้นที่ชุมชน

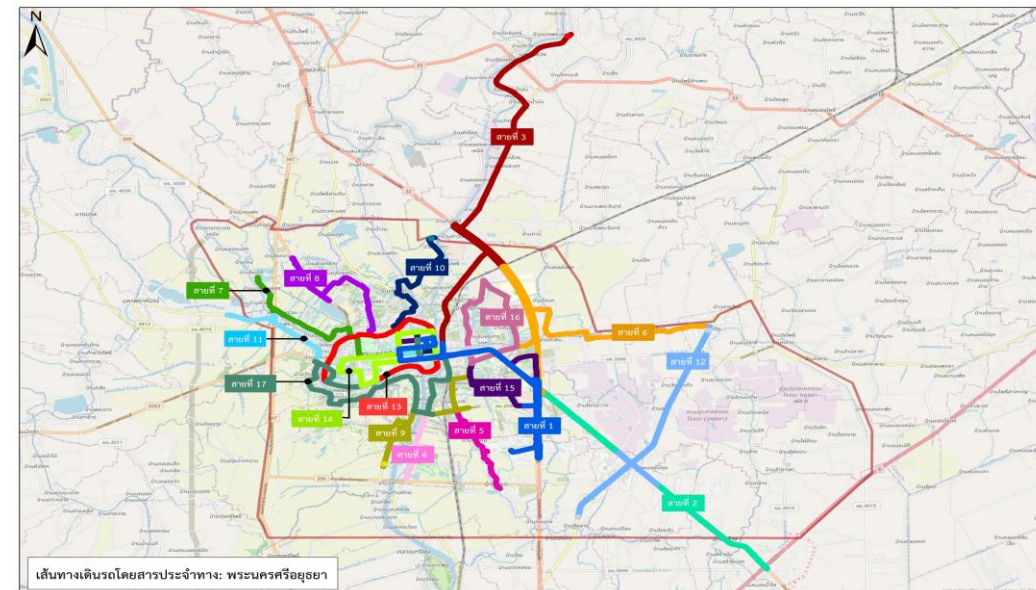
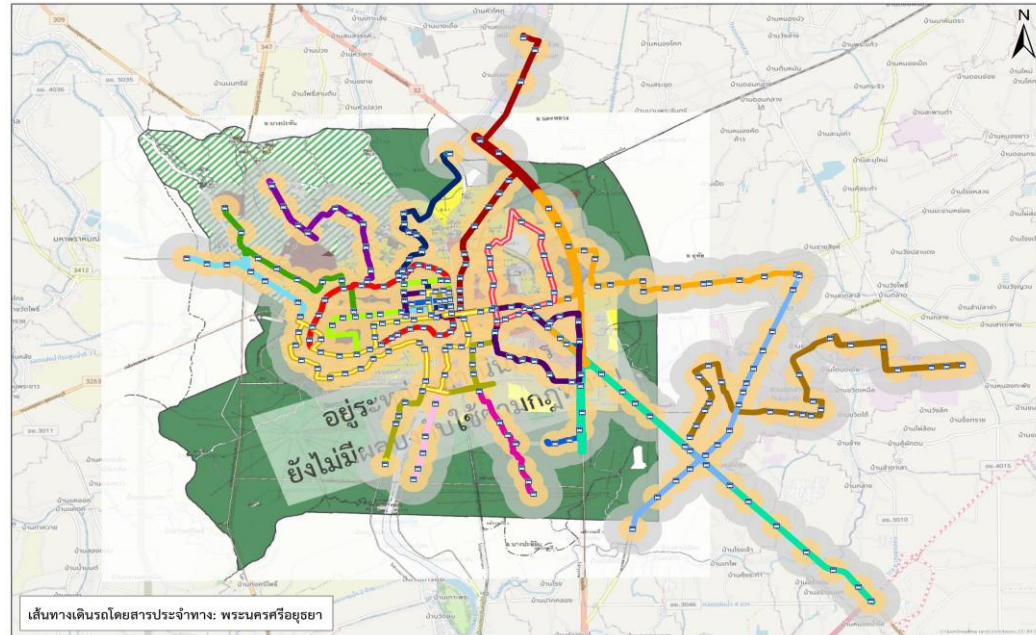
236,550 คน

■ รถ EV Bus

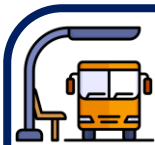
ปี 2569 จัดซื้อ **105 คัน**

ปี 2575 จัดซื้อเพิ่มเติม **46 คัน**





- โครงข่ายเส้นทางให้บริการขนส่งสาธารณะในระบบ EV Bus โดยการศึกษาสั่งเสนอไว้ทั้งสิ้น **17 เส้นทาง** และ **490 ป้ายหยุดรถ** รวมระยะทางโครงข่ายการให้บริการรวม **432 กิโลเมตร** (ไปกลับ)
- ครอบคลุมพื้นที่การให้บริการและประชากรในพื้นที่เมืองพระนครศรีอยุธยา และพื้นที่ต่อเนื่องตามผังเมืองรวมฉบับปัจจุบัน ดังนี้

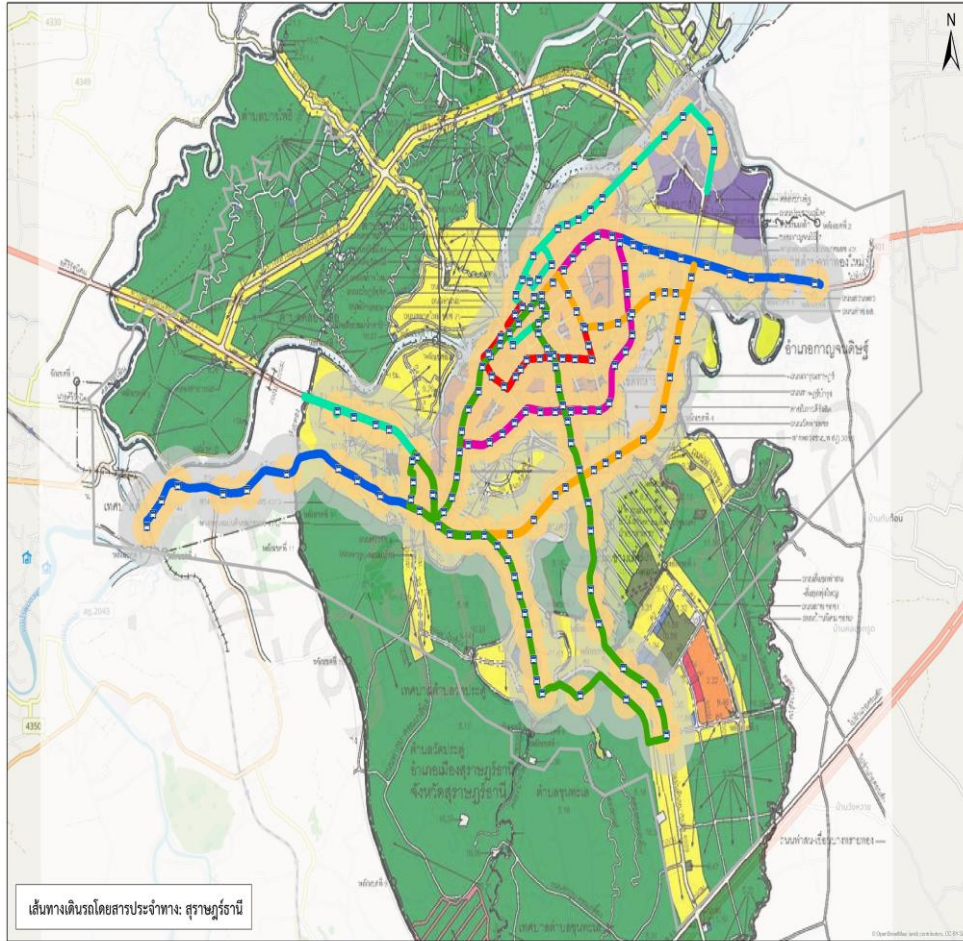


การเข้าถึงป้ายหยุดรถ

การเข้าถึงระบบขนส่งสาธารณะ	98,207 คน
ในรัศมี 400 ม. จากป้ายหยุดรถ	(78.8%)
ประชากรในพื้นที่ศึกษาในพื้นที่ชุมชน	134,900 คน

- รถ EV Bus
- ปี 2569 จัดซื้อ **123 คัน**
- ปี 2575 จัดซื้อเพิ่มเติม **56 คัน**





- โคจรข่ายเส้นทางบริการขนส่งสาธารณะในระบบ EV Bus โดยการศึกษาเสนอไว้ทั้งสิ้น **7 เส้นทาง** และ **328 ป้ายหยุดรถ** รวมระยะทางโครงข่ายการให้บริการรวม **261 กิโลเมตร** (ไปกลับ)
- ครอบคลุมพื้นที่การให้บริการและประชากรในพื้นที่เมืองสุราษฎร์ธานีและพื้นที่ต่อเนื่องตามผังเมืองรวมฉบับปัจจุบัน ดังนี้



การเข้าถึงป้ายหยุดรถ

การเข้าถึงระบบขนส่งสาธารณะ
ในรัศมี **400** ม. จากป้ายหยุดรถ

88,074 คน

(46.6%)

ประชากรในพื้นที่ศึกษาในพื้นที่ชุมชน

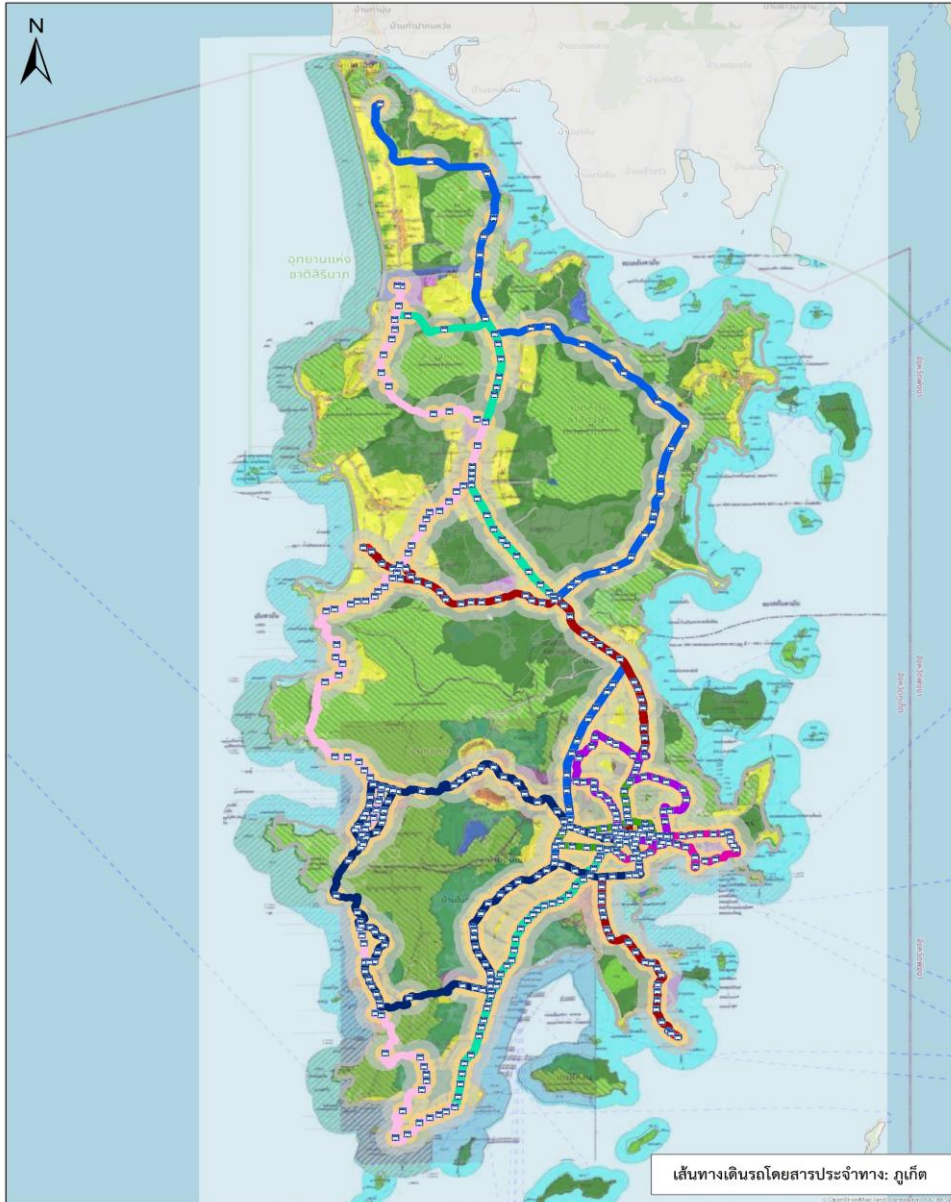
179,550 คน

■ รถ EV Bus

ปี 2569 จัดซื้อ **63 คัน**

ปี 2575 จัดซื้อเพิ่มเติม **31 คัน**





- โคจรข่ายเส้นทางบริการขนส่งสาธารณะในระบบ EV Bus โดยการศึกษาเสนอไว้ทั้งสิ้น **10 เส้นทาง** และ **775 ป้ายหยุดรถ** รวมระยะทางโครงข่ายการให้บริการรวม **576 กิโลเมตร** (ไปกลับ)
- ครอบคลุมพื้นที่การให้บริการและประชากรในพื้นที่เมืองภูเก็ตและพื้นที่ต่อเนื่องตามผังเมืองรวมฉบับปัจจุบัน ดังนี้

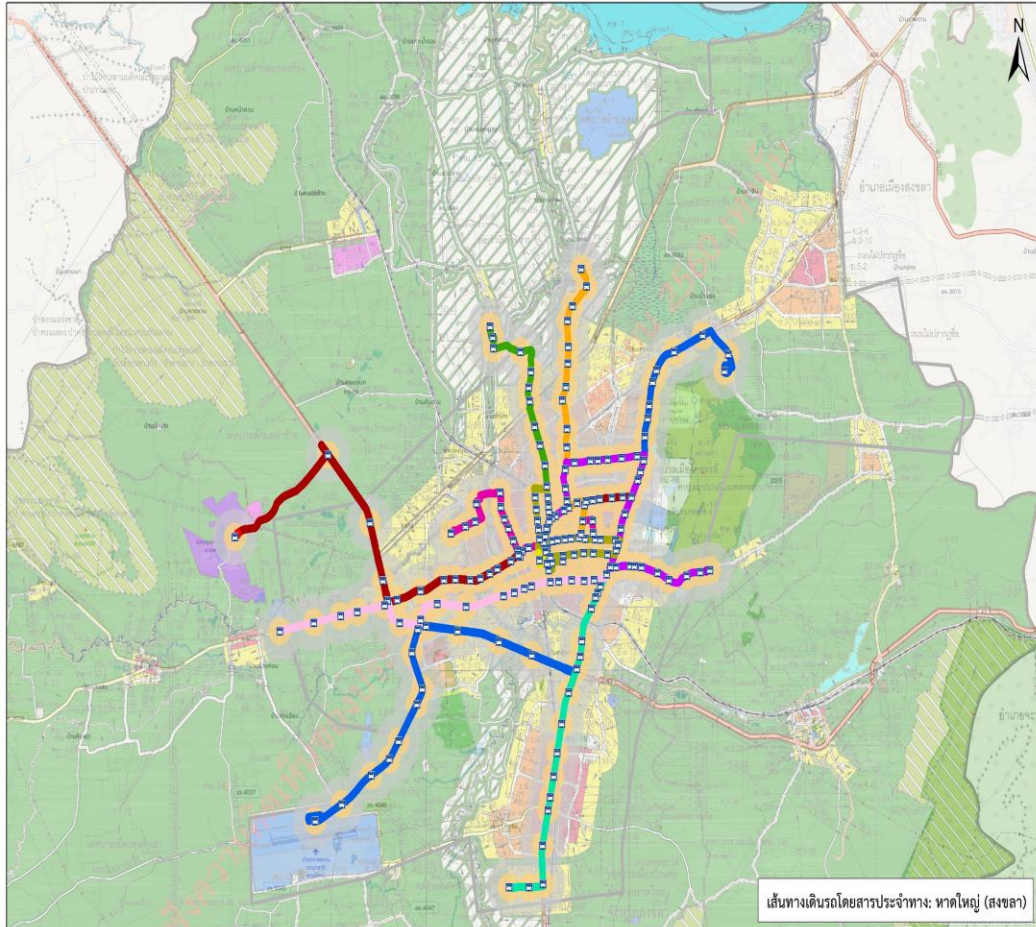


การเข้าถึงป้ายหยุดรถ

การเข้าถึงระบบขนส่งสาธารณะ ในรัศมี 400 ม. จากป้ายหยุดรถ	379,225 คน
	(48.8%)
ประชากรในพื้นที่ศึกษาในพื้นที่ชุมชน	777,100 คน

- **รถ EV Bus**
ปี 2569 จัดซื้อ **220 คัน**
ปี 2575 จัดซื้อเพิ่มเติม **105 คัน**





- โคจรข่ายเส้นทางบริการขนส่งสาธารณะในระบบ EV Bus โดยการศึกษาเสนอไว้ทั้งสิ้น **9 เส้นทาง** และ **368 ป้ายหยุดรถ** รวมระยะทางโครงข่ายการให้บริการรวม **259 กิโลเมตร** (ไปกลับ)
- ครอบคลุมพื้นที่การให้บริการและประชากรในพื้นที่เมืองหาดใหญ่และพื้นที่ต่อเนื่องตามผังเมืองรวมฉบับปัจจุบัน ดังนี้



การเข้าถึงป้ายหยุดรถ

การเข้าถึงระบบขนส่งสาธารณะ ในรัศมี 400 ม. จากป้ายหยุดรถ	156,207 คน (40.7%)
ประชากรในพื้นที่ศึกษาในพื้นที่ชุมชน	383,800 คน

- รถ EV Bus
 - ปี 2569 จัดซื้อ **74 คัน**
 - ปี 2575 จัดซื้อเพิ่มเติม **33 คัน**





การดำเนินการ	ปี 68-70			ปี 71-75					ปี 76-80					ปี 81+
	68	69	70	71	72	73	74	75	76	77	78	79	80	
การพัฒนาระยะเปลี่ยนผ่าน														
1) เตรียมโครงการ (การดำเนินการตามข้อระเบียบกฎหมายและขั้นตอนทางราชการ ปรับปรุงเส้นทาง และการจัดเตรียมงบประมาณ)	[Grey bar]													
2) เริ่มกระบวนการจัดซื้อจัดจ้างต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง	[Grey bar]													
3) งานก่อสร้าง / งานจัดทำระบบ / งานจัดหา EV Bus		[Grey bar]												
4) เปิดให้บริการระบบ EV Bus (เป็นบริการหลักในระยะเปลี่ยนผ่าน)			[Grey bar]	[Grey bar]										
5) ปรับตัวเป็น Feeder ของระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่										[Dashed line]	[Dashed line]	[Dashed line]	[Dashed line]	[Dashed line]
การพัฒนาระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่														
1) เปิดให้บริการ Monorail ระยะที่ 1: สายสีแดง										[Red bar]	[Red bar]	[Red bar]	[Red bar]	[Red bar]
2) เปิดให้บริการ Monorail ระยะที่ 2: สายสีแดงส่วนต่อขยาย														[Dark red bar]

เปิดให้บริการ 2570

หมายเหตุ: ปีเปิดให้บริการระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ ยังไม่มีข้อสรุปของมติ อจร.

- การพัฒนาระยะเปลี่ยนผ่าน
- การพัฒนาระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ระยะที่ 1
- การพัฒนาระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ระยะที่ 2



แผนเชิงยุทธศาสตร์ของการพัฒนาขนส่งสาธารณะในเมืองภูมิภาค



วิสัยทัศน์ (Vision)

เมืองภูมิภาคหลักของประเทศไทย จะต้องมียระบบขนส่งสาธารณะที่ดี มีประสิทธิภาพ สะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย ในราคาที่เหมาะสม เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม เพื่อให้บริการแก่ประชาชนและผู้เยี่ยมเยือนอย่างทั่วถึงและเท่าเทียม



แนวทางการพัฒนาที่ 1

พัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งสาธารณะให้ครอบคลุมพื้นที่การให้บริการอย่างทั่วถึง และสามารถเชื่อมต่อการเดินทางกับรูปแบบการขนส่งส่วนต่าง ๆ ในเมืองภูมิภาคหลักของประเทศไทย



แนวทางการพัฒนาที่ 2

พัฒนาระบบขนส่งสาธารณะที่มีคุณภาพ การให้บริการที่ดี มีมาตรฐาน มีความทันสมัย มีความสะดวกและปลอดภัย และมีอัตราค่าโดยสารที่เหมาะสมและเป็นธรรม ในเมืองภูมิภาคหลักของประเทศไทย



แนวทางการพัฒนาที่ 3

กระตุ้นให้เกิดการใช้งานและเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางจากยานพาหนะส่วนบุคคลมาสู่การเดินทางด้วยขนส่งสาธารณะในพื้นที่เขตชุมชนเมืองภูมิภาคหลักของประเทศไทยมากยิ่งขึ้น



กระทรวงคมนาคม

- ❑ เสนอให้รัฐ (กระทรวงคมนาคม/กระทรวงมหาดไทย/ อบจ.) เป็นผู้รับผิดชอบโครงการ (เป็นผู้ถือใบอนุญาตประกอบการขนส่งสาธารณะเพียงรายเดียวในพื้นที่) โดยได้รับการสนับสนุนด้านวิชาการและด้านกฎระเบียบจาก สนข./ขบ. และการสนับสนุนในด้าน “งบประมาณ” จากรัฐบาล
- ❑ อบจ. รับผิดชอบในการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐาน (Bus Depot) และจ้างเอกชนเป็นผู้ให้บริการตาม Service Level Agreement (SLA) ที่กำหนดโดย อบจ./สนข./ขบ.
- ❑ เอกชนผู้รับจ้างมีความรับผิดชอบในการจัดการ EV Bus ระบบตัวให้บริการเดินรถ ค่าดำเนินการที่เกิดจากการเดินรถ (Operation Cost) และค่าซ่อมบำรุง (Maintenance Cost) ทั้งหมด พร้อมทั้งจัดเก็บและจัดส่งรายได้ทั้งหมดแก่รัฐ



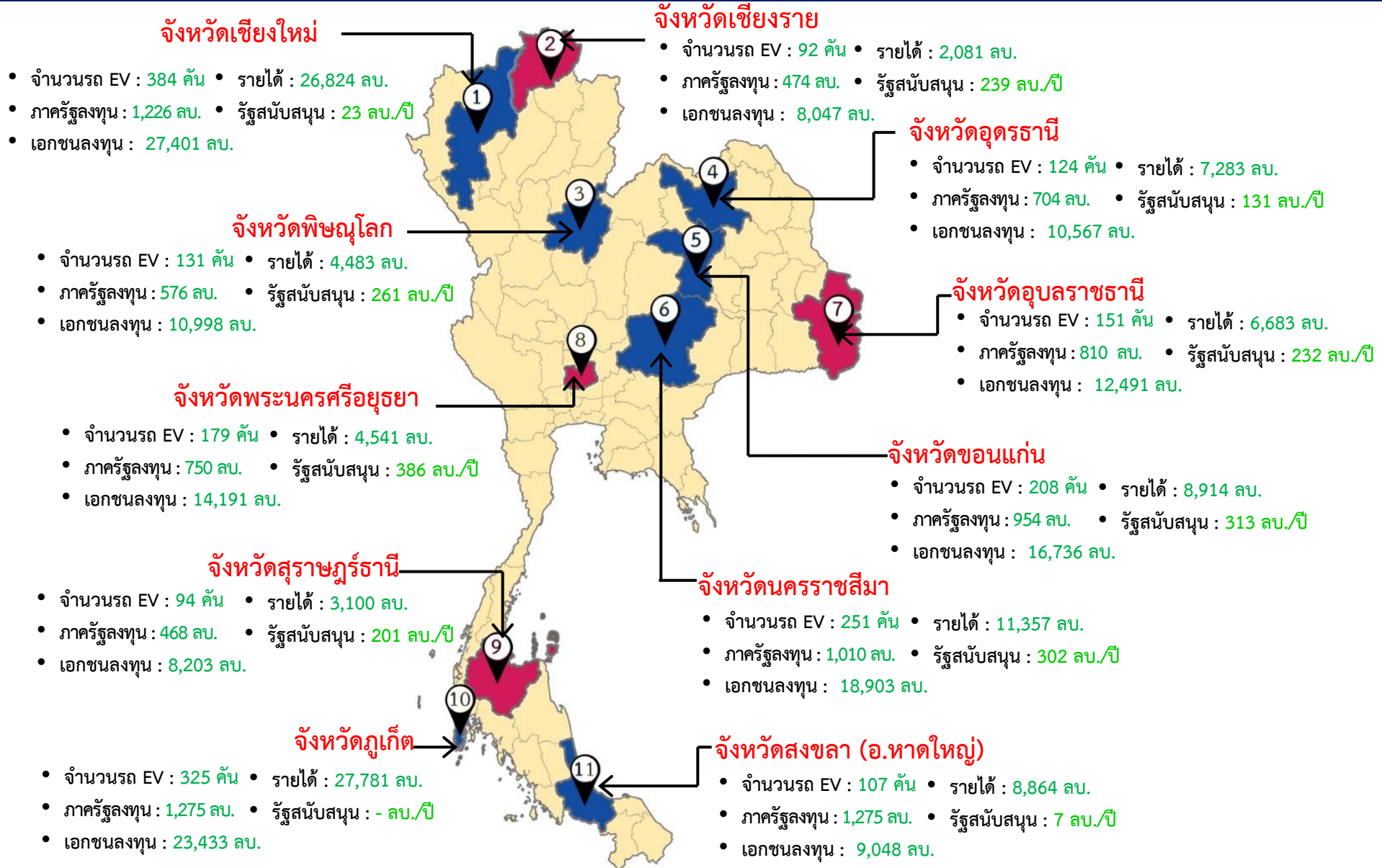
รูปแบบการลงทุนและดำเนินโครงการ

รัฐ โดย คค./มท./อปท. เป็นเจ้าของโครงการโดย “ว่าจ้างให้เอกชน” เป็นผู้ดำเนินการและจัดเก็บรายได้ส่งรัฐ

หน้าที่และความรับผิดชอบภายใต้โครงการ

หน่วยงานรัฐ (คค./มท.) / องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (อปท.)	เอกชนผู้รับจ้าง (ผู้ประกอบการ)
<ol style="list-style-type: none"> 1) จัดหาพื้นที่เพื่อทำ Depot 2) ลงทุนในการสร้างลานจอด EV Bus Chargers อาคารซ่อมบำรุงและอาคารสำนักงานของ Depot 3) ลงทุนพัฒนาป้ายหยุดรถ และปรับปรุงภูมิทัศน์บริเวณจุดเปลี่ยนถ่าย (Interchange) 4) สนับสนุนงบประมาณที่เกินกว่าที่ได้จัดเก็บค่าโดยสาร 5) กำกับดูแลการดำเนินงานของเอกชนผู้รับจ้างให้เป็นไปตาม Service Level Agreement (SLA) 6) จ่ายค่าจ้างให้แก่เอกชน 	<ol style="list-style-type: none"> 1) จัดหารถ EV Bus ตามจำนวนที่กำหนด 2) จัดหาระบบ Fleet Management และระบบตัวและจัดเก็บค่าโดยสาร 3) จัดการให้บริการเดินรถตามที่กำหนดใน SLA 4) จัดเก็บและจัดส่งรายได้ให้แก่รัฐ 5) รับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานและการซ่อมบำรุงทั้งหมด

ผลการศึกษาวิเคราะห์ข้อมูลการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักภูมิภาค





ยกระดับขนส่งสาธารณะ

มีการดำเนินโครงการที่เกี่ยวข้อง จำนวน 28 รายการ ดังนี้



การขนส่งผู้โดยสาร









นโยบายสู่แผนปฏิบัติ (Policy Linker)

- 1.1 โครงการศึกษาพฤติกรรมการเดินทาง (User Journey) เพื่อจัดทำข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย และส่งเสริมการเดินทางด้วยรถโดยสารประจำทางในเขต กทม. และปริมณฑล (vb.) 
- 1.2 การขับเคลื่อนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะจังหวัดน่านรอง (อุครธานี) เพื่อขับเคลื่อนแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ : การสร้างความสามารถในการแข่งขัน (สนว., vb.)  
- 1.3 การขับเคลื่อนการพัฒนาเส้นทาง Feeder ไปสู่การปฏิบัติ (สนว.)  
- 1.4 โครงการส่งเสริมการเดินทางที่ปลอดภัยด้วยระบบขนส่งมวลชนเสริม (Feeder) ในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (vb.) 
- 1.5 Feeder เชื่อมต่อ “รถไฟฟ้าสายสีม่วง” และ “ท่าอากาศยาน” (วสมก.)  
- 1.6 Feeder เชื่อมต่อท่าอากาศยาน สถานีขนส่งฯ และสถานีรถไฟ อำนวยความสะดวกประชาชน (บขส.)  



การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure Development)

- 1.7 โครงการพัฒนาสถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพ (จตุจักร) (บขส.)  

กฎ ระเบียบ และกำกับดูแล (Regulation/Regulator)





- 1.8 โครงการพัฒนาสถานีขนส่งผู้โดยสารเพื่อการขนส่งด้วยรถโดยสารสาธารณะที่ยั่งยืน (vb.) 
- 1.9 โครงการศึกษารูปแบบการอุดหนุนของรัฐที่ยั่งยืนในระบบรถโดยสารสาธารณะ (vb.) 
- 1.10 โครงการศึกษาแนวทางการส่งเสริมให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นมีบทบาทในการจัดระบบการขนส่งสาธารณะให้เกิดความปลอดภัยและยั่งยืน (vb.) 
- 1.11 โครงการจัดทำข้อมูลการเดินทางโดยสารประจำทางเพื่อการวางแผนการเดินทาง (กทม.) (vb.) 
- 1.12 โครงการศึกษารูปแบบการออกใบอนุญาตประกอบการขนส่งเพื่อส่งเสริมการยกระดับการคุณภาพการให้บริการ (vb.) 
- 1.13 โครงการศึกษาเพื่อยกระดับการให้บริการรถแท็กซี่ให้มีความปลอดภัยและยั่งยืน (vb.) 
- 1.14 โครงการจัดทำข้อมูลการเดินทางโดยสารประจำทางเพื่อการวางแผนการเดินทางในส่วนภูมิภาค (vb.) 
- 1.15 โครงการศึกษาแนวทางการจัดการและพัฒนาระบบการกำกับดูแลรถโดยสารไม่ประจำทางต่างประเทศที่เข้ามาในประเทศไทยจากประเทศมาเลเซีย (vb.) 

ผู้ให้บริการ (Service Provider)

- 1.16 แผนขับเคลื่อนกิจการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (วสมก.)  

การขนส่งสินค้า



นโยบายสู่แผนปฏิบัติ (Policy Linker)

- 1.17 โครงการจ้างที่ปรึกษายกระดับแผนพัฒนาสถานีขนส่งสินค้า (Truck terminal) รองรับการแข่งขันเชื่อมโยงโครงข่ายโครงสร้างพื้นฐานแบบบูรณาการและเพิ่มประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ของประเทศ (vb.) 
- 1.18 โครงการจ้างที่ปรึกษาศึกษาและวิเคราะห์แนวทางการยกระดับการบริหารจัดการสถานีขนส่งสินค้า เมืองกรุงเทพมหานครและปริมณฑล โดยการร่วมทุนระหว่างรัฐและเอกชน (vb.) 
- 1.19 แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานคมนาคม เพื่อรองรับมาตรการจำกัดเวลา รถบรรทุกเข้าพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล พ.ศ. 2568 – 2580 (สนว.)  

การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure Development)

- 1.20 โครงการศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชิงของ จังหวัดเชียงราย (vb.) 
- 1.21 โครงการศูนย์การขนส่งชายแดนจังหวัดนครพนม (vb.) 
- 1.22 โครงการสถานีขนส่งสินค้าจังหวัดสุราษฎร์ธานี (vb.) 

กฎ ระเบียบ และกำกับดูแล (Regulation/Regulator)

- 1.23 โครงการพัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศบริหารจัดการขนส่งสินค้าทางถนนเพื่อช่วยสนับสนุนและยกระดับมาตรฐานผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางถนนของประเทศไทย (vb.) 
- 1.24 โครงการพัฒนาและยกระดับมาตรฐานผู้ประกอบการขนส่งสินค้าควบคุมอุณหภูมิเพื่อรองรับการขยายตัวของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ห่วงโซ่ความเย็น (Cold Chain Logistics) (vb.) 
- 1.25 โครงการพัฒนาระบบการควบคุมกำกับดูแลการขนส่งอันตรายทางถนน (vb.) 
- 1.26 โครงการยกระดับการควบคุม กำกับ ดูแล ด้านความปลอดภัยในการขนส่งสินค้าอันตรายทางถนน (vb.) 
- 1.27 โครงการพัฒนาการขนส่งสินค้าทางถนนด้วยการยกระดับมาตรฐาน Q Mark ไปสู่การเป็นตัวบ่งชี้สำคัญในภาคการขนส่งและโลจิสติกส์ของประเทศไทย (vb.) 
- 1.28 โครงการพัฒนาระบบการกำกับดูแลการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกผ่านระบบดิจิทัล (vb.) 



ระบบนำทาง การเดินทางด้วยขนส่งสาธารณะ



สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
กระทรวงคมนาคม



ผลการดำเนินงานระบบนำทางในระยะที่ 1 (กรุงเทพฯและปริมณฑล)

1. ฐานข้อมูลขนส่งสาธารณะ ทางถนน ทางรางและทางน้ำ

รวม 1,422 เส้นทาง 7,717 จุดให้บริการ



1,323 เส้นทาง 7,292 สถานี (หมวด 1, 2, 3, 4, BRT and BMA Feeder)



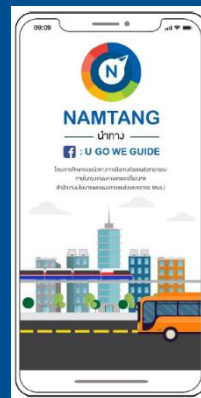
36 เส้นทาง 151 ท่าเรือ

(เรือด่วนเจ้าพระยา เรือยนต์ข้ามฟาก เรือคลองแสนแสบ เรือคลองภาษีเจริญ เรือคลองผดุงกรุงเกษม)



63 เส้นทาง 274 สถานี (สายสีน้ำเงิน สายสีม่วง สายสีเขียวเข้ม สายสีเขียวอ่อน สายสีทอง สายสีแดง สายสีเหลือง สายสีชมพู ARL และรถไฟฟ้าชานเมือง)

2. เว็บไซต์พลิเคชัน และโมบายแอปพลิเคชัน



Web Application
<https://namtang.otp.go.th>

Mobile Application
IOS & Android



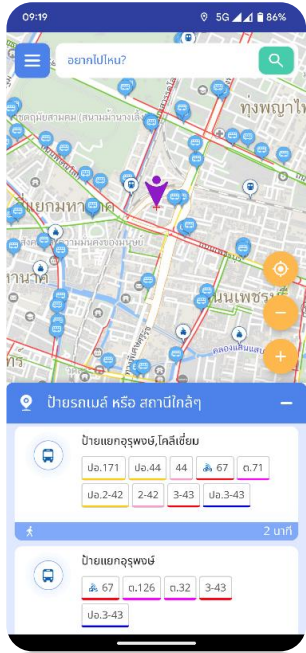
GPS จำนวนกว่า 6,000 ขนส่งสาธารณะ
กว่า 300 เส้นทาง (รถเมล์ รถตู้ เรือ BRT BMA Feeder)

ครอบคลุมมากที่สุดในประเทศ

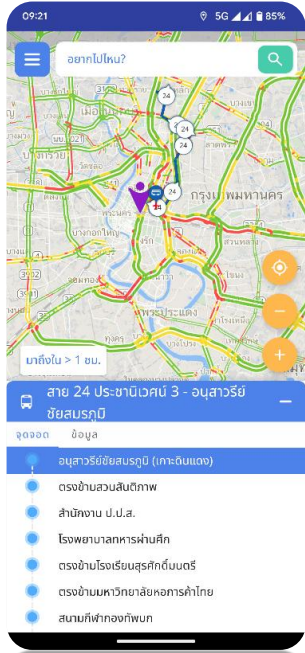


ขนส่งสาธารณะในภูมิภาค
จังหวัดระนอง จำนวน 8 เส้นทาง 165 สถานี
จังหวัดกระบี่ (อยู่ระหว่างดำเนินการ)

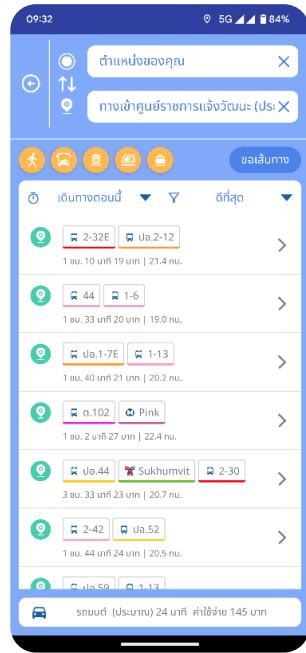
คุณลักษณะของแอปพลิเคชันนำทาง



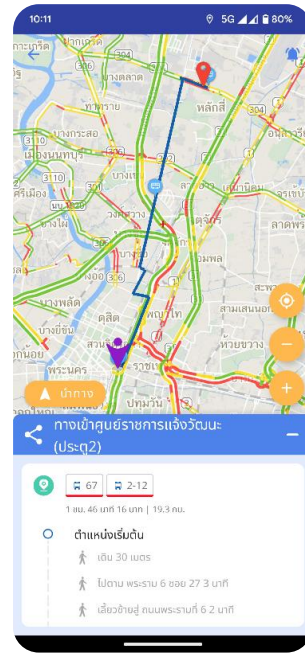
แสดงสถานีขนส่ง
สาธารณะในรัศมี
รอบตัวพร้อม
รายละเอียดต่างๆ
ในสถานี



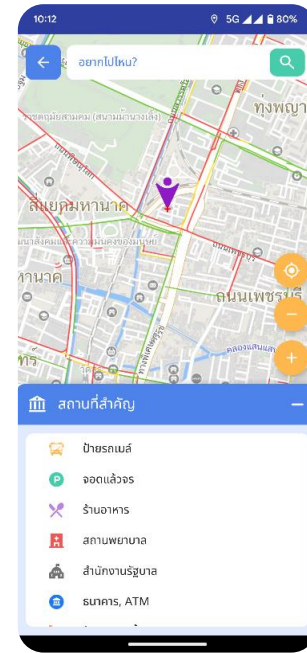
แสดงตำแหน่งขนส่ง
สาธารณะ
(รถเมล์+รถตู้+
เรือ+BRT+BMA
Feeder)



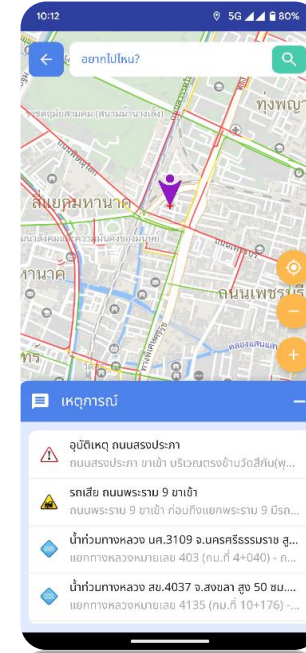
แสดงทางเลือกใน
การเดินทาง
• เร็วที่สุด
• ถูกที่สุด
• ระยะทางสั้น
ที่สุด



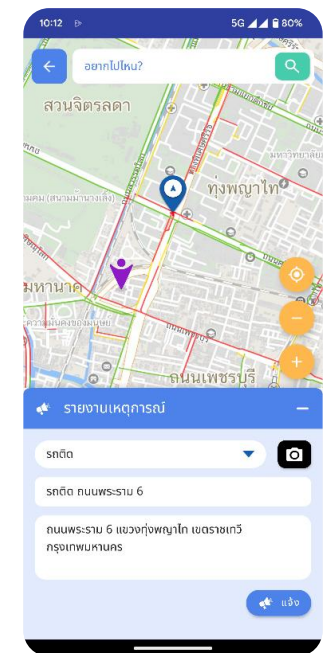
แสดงเส้นทาง
เพื่อการนำทาง
พร้อมแจ้งเตือน
เมื่อใกล้ถึง
จุดหมาย



แสดงสถานที่
สำคัญ เช่น
ร้านอาหาร
ธนาคาร
ร้านสะดวกซื้อ
สถานที่ราชการ



แสดงเหตุการณ์
สำคัญ แบบ
Realtime



รายงาน
เหตุการณ์ได้
ด้วยตนเอง



Scan me



Scan me



<https://namtang.otp.go.th>

: Ugoweguide



ลำดับ	รายการ/ข้อมูล	ผู้ให้บริการ				
		NAMTANG	Viabus	Google Maps	Bing Maps	Moovit
1.	ขนส่งสาธารณะทางบก	✓	✓	✓	✓	✓
2.	ขนส่งสาธารณะทางราง	✓	✓	✓	✓	✓
3.	ขนส่งสาธารณะทางน้ำ	✓	✓	✓	✓	✓
4.	ป้ายหยุดรถ/สถานี/ท่าเรือ	✓	✓	✓	✓	✓
5.	พื้นที่ใช้งาน กรุงเทพฯและปริมณฑล	✓	✓	✓	✓	✓
6.	พื้นที่ใช้งาน ส่วนภูมิภาค	✓	✓	✓	✓	✓
7.	ตำแหน่งพิกัดขนส่งสาธารณะ	✓	✓	✗	✗	✗
8.	การค้นหาเส้นทาง	✓	✓	✓	✓	✓
9.	การค้นหาขนส่งสาธารณะที่ให้บริการ	✓	✓	✗	✗	✓
10.	การนำทาง	✓	✓	✓	✓	✓
11.	การแจ้งเตือน	✓	✓	✓	✓	✓
12.	ตำแหน่งสถานที่สำคัญ	✓	✗	✓	✓	✓
13.	แสดงเหตุการณ์บนเส้นทาง	✓	✗	✓	✗	✓
14.	รายงานเหตุการณ์บนเส้นทาง	✓	✗	✓	✗	✗
15.	โมบายแอปพลิเคชัน	✓	✓	✓	✓	✓
16.	เว็บแอปพลิเคชัน	✓	✗	✓	✗	✓

การพัฒนากระบวนการเดินทางด้วยขนส่งสาธารณะในอนาคต และเชื่อมโยงไปสู่ภูมิภาค



พัฒนาเทคโนโลยีการแสดงผลที่ทันสมัย (Augmented Reality : AR)

- พัฒนาการแสดงผลการนำทางการเดินไปยังสถานีต้นทางที่สะดวกมากขึ้น



เชื่อมโยงข้อมูลระบบขนส่งสาธารณะที่ไปยังภูมิภาค

- เชื่อมโยง GPS ของรถโดยสาร บขส.
- เชื่อมโยงระบบติดตามรถไฟ (TTS) ของ การรถไฟ
- เชื่อมโยงข้อมูลการให้บริการทางอากาศ



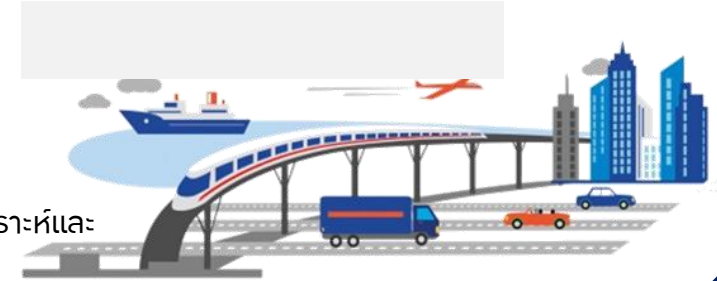
แอปพลิเคชันระบบขนส่งสาธารณะในภูมิภาค

- ขยายการใช้งานไปยังภูมิภาคในหัวเมืองหลัก
- เชื่อมโยงการเดินทางทั้งทางบก ทางรางและทางอากาศ



พัฒนาระบบการแสดงผลในแอปพลิเคชัน

- การเพิ่มสถานที่ที่สำคัญและมีชื่อเสียง เช่น ร้านอาหาร สถานที่ท่องเที่ยว
- การแสดงผลระยะเวลาการมาถึงของขนส่งสาธารณะแบบ Realtime ในทุกการค้นหาเส้นทาง
- พัฒนาระบบวิเคราะห์การเดินทางด้วยขนส่งสาธารณะของประชาชนเพื่อนำมาจัดเก็บเป็นฐานข้อมูลขนาดใหญ่ (Big Data) ประกอบการวิเคราะห์และวางแผนระบบขนส่งและจราจรในอนาคต



แอปพลิเคชันนำทาง : รางวัลเลิศรัฐ ประจำปี 2567 สาขาบริการภาครัฐ



สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) รางวัลเลิศรัฐ สาขาการบริการภาครัฐ นวัตกรรมบริการ

แอปพลิเคชัน "นำทาง" (NAMTANG)

ดร.จิรโรจน์ ศุภสรรัตน์
รอง ผอ.สนข.

น.ส.กฤตติกา บุรณะดิษ
นางช.ขส.ทว.

ดร.ปัญญา ชูพานิช
ผอ.สนข.

นายสุรพงษ์ เมี้ยนมิตร
รอง ผอ.สนข.
DCIO

น.ส.จรรย์รัก ท้วยหงษ์ทอง
ผอ.ศทท.

จบการนำเสนอ

ขอบคุณครับ



ขอบคุณครับ

