

รายงานการศึกษาส่วนบุคคล  
(Individual Study)

เรื่อง แผนแม่บทการพัฒนาทางหลวงท้องถิ่นกรุงเทพมหานคร  
อย่างบูรณาการ เพื่อให้เกิดระบบขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

พ.ศ. ๒๕๖๒ – ๒๕๖๖

จัดทำโดย นายโรจน์ ไตรวิทยาศิลป์  
วิศวกรโยธาชำนาญการพิเศษ  
กลุ่มงานวิศวกรรมทาง ๑ สำนักงานออกแบบ  
สำนักการโยธา

รายงานนี้เป็นส่วนหนึ่งของการฝึกอบรม  
หลักสูตรนักบริหารมหานครระดับกลาง รุ่นที่ ๑๗  
สถาบันพัฒนาข้าราชการกรุงเทพมหานคร  
ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๙

รายงานการศึกษาส่วนบุคคล  
(Individual Study)

เรื่อง แผนแม่บทการพัฒนาทางหลวงท้องถิ่นกรุงเทพมหานคร  
อย่างบูรณาการ เพื่อให้เกิดระบบขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

พ.ศ. ๒๕๖๒ – ๒๕๖๖

จัดทำโดย นายโรจน์ ไตรวิทย์ศิลป์  
วิศวกรโยธาชำนาญการพิเศษ  
กลุ่มงานวิศวกรรมทาง ๑ สำนักงานออกแบบ  
สำนักการโยธา

หลักสูตรนักบริหารมหานครระดับกลาง รุ่นที่ ๑๗  
สถาบันพัฒนาข้าราชการกรุงเทพมหานคร  
ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๙

รายงานนี้เป็นความคิดเห็นเฉพาะบุคคลของผู้ศึกษา

อาจารย์ที่ปรึกษา

ลงชื่อ.....

( นายศรชัย ไทวานิชกุล )

วันที่.....

## บทสรุปผู้บริหาร (Executive Summary)

ในช่วง ๕ ทศวรรษที่ผ่านมา การพัฒนาเศรษฐกิจไทยประสบความสำเร็จในระดับที่น่าพอใจทั้งในด้านการขยายตัวทางเศรษฐกิจ เสถียรภาพทางเศรษฐกิจ และการเปลี่ยนแปลงของโครงสร้างการผลิต โดยสังเกตได้จาก การที่ธนาคารโลกได้จัดอันดับประเทศไทยเป็นประเทศรายได้ปานกลางตอนบน การดำเนินมาตรการแก้ไขปัญหาเศรษฐกิจไทยในปี ๒๕๔๐ และการให้ความสำคัญกับการรักษาวินัยทางการเงินและการคลัง ทำให้เสถียรภาพทางเศรษฐกิจปรับตัวดีขึ้นและอยู่ในเกณฑ์ที่แข็งแกร่ง โครงสร้างการผลิตมีเปลี่ยนผ่านจากภาคเกษตรไปสู่ภาคอุตสาหกรรมและบริการมากขึ้น สอดคล้องกับระดับการพัฒนาประเทศ และมีศักยภาพที่จะได้รับการพัฒนาเพื่อสร้างฐานการผลิตสำหรับขับเคลื่อนเศรษฐกิจเข้าสู่ประเทศรายได้สูงในอนาคต อย่างไรก็ตาม ในช่วงหลายปีที่ผ่านมา เศรษฐกิจชะลอตัวลงและเริ่มแสดงให้เห็นข้อจำกัดของการขยายตัวทางเศรษฐกิจและทำให้เศรษฐกิจไทยมีความเสี่ยงที่จะตกอยู่ในฐานะประเทศรายได้ปานกลางอย่างถาวรมากขึ้น โดยเฉพาะภายใต้เงื่อนไขการลดลงของกำลังแรงงาน ขาดการลงทุนที่เพียงพอ การพัฒนาทางด้านเทคโนโลยีและการปรับโครงสร้างการผลิตล่าช้า ในด้านสังคม สิ่งที่สำคัญคือโครงสร้างประชากรกำลังเปลี่ยนแปลงเข้าสู่การเป็นสังคมสูงวัย ทำให้มีปัญหาทั้งในเชิงปริมาณและคุณภาพของประชากรในทุกช่วงวัย ขณะที่ครัวเรือนโดยเฉลี่ยมีขนาดลดลง และมีรูปแบบที่หลากหลาย และในด้านทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม สิ่งที่น่ากังวลมากคือ ทรัพยากรธรรมชาติส่วนใหญ่ถูกนำไปใช้ในการพัฒนาจำนวนมากก่อให้เกิดความเสื่อมโทรมอย่างต่อเนื่องและเกิดปัญหาความขัดแย้งในการใช้ประโยชน์ทรัพยากรธรรมชาติมากขึ้น ปัญหาสิ่งแวดล้อมเพิ่มสูงขึ้นตามการขยายตัวของเศรษฐกิจและชุมชนเมือง ประกอบด้วย ปัญหา ขยะมูลฝอย มลพิษทางอากาศ คุณภาพน้ำ และการปล่อยก๊าซเรือนกระจก

ตามแผนพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๒ (พ.ศ.๒๕๖๐ - ๒๕๖๔) มีกรอบแนวคิดและหลักการในการวางแผนที่สำคัญคือ “หลักปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียง การมีส่วนร่วมของคนเพื่อการพัฒนา การปฏิรูปประเทศ และการพัฒนาสู่ความมั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน เพื่อสังคมที่อยู่ร่วมกันอย่างมีความสุข” โดยมีการกำหนดตำแหน่งทางยุทธศาสตร์ประเทศไว้ว่า “ประเทศไทยเป็นประเทศรายได้สูงที่มีการกระจายรายได้อย่างเป็นธรรม เป็นศูนย์กลางด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ของภูมิภาค สู่ความเป็นชาติการค้าและบริการ เป็นแหล่งผลิตสินค้าเกษตรปลอดภัย แหล่งอุตสาหกรรมสร้างสรรค์ และมีนวัตกรรมสูงที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม” ซึ่งแผนต่างๆของกรุงเทพมหานครมีแนวโน้มเนื้อหาและหลักการในทิศทางเดียวกัน ขณะเดียวกันในด้านเศรษฐกิจ พื้นฐานเศรษฐกิจไทยในช่วง ๑๐ ปีข้างหน้า มีแนวโน้มที่จะขยายตัวเฉลี่ยร้อยละ ๓.๓ - ๔.๓ ทำให้เศรษฐกิจไทยมีความเสี่ยงที่จะอยู่ในฐานะประเทศรายได้ปานกลางอย่างถาวร เนื่องจากโครงสร้างประชากรปรับตัวเข้าสู่สังคมผู้สูงอายุ เป้าหมายการพัฒนาเศรษฐกิจในช่วงแผนฯ ๑๒ จึงต้องการเร่งรัดให้เศรษฐกิจสามารถขยายตัวเฉลี่ยไม่ต่ำกว่าร้อยละ ๕.๐ ต่อปี เพื่อให้ก้าวสู่การเป็นประเทศรายได้สูงได้ในปี ๒๕๖๕ ณ สิ้นแผนฯ ๑๓ โดยการเร่งรัดการลงทุน การเพิ่มประสิทธิภาพของระบบเศรษฐกิจ และการสร้างฐานการขยายตัวทางเศรษฐกิจที่สอดคล้องกับศักยภาพของเศรษฐกิจไทย รวมทั้งการเพิ่มขีดความสามารถทางด้านเทคโนโลยี การปรับโครงสร้างเศรษฐกิจ สังคม สิ่งแวดล้อม กฎระเบียบและการบริหารจัดการ จึงเห็นได้ว่า ห่วงโซ่ของการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน (การขนส่ง) จัดเป็นห่วงโซ่หนึ่งที่สำคัญที่จะทำให้ประเทศไทยบรรลุยุทธศาสตร์ด้านต่างๆ ตามที่มุ่งหมายไว้ เพื่อเป็นการเพิ่มขีดความสามารถด้านการแข่งขันของประเทศเป็นสำคัญ อันจะนำมาซึ่งการลดปัญหาด้านสังคม และด้านทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ด้วยเช่นกัน

การลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของรัฐบาลในปี ๒๕๕๘ มีประมาณ ๕๐๐,๐๐๐ ล้านบาท ซึ่งตามแผนฯ ๑๒ นี้ รัฐบาลตั้งเป้าจะขยับเป็น ๑,๐๔๐,๐๐๐ ล้านบาท ณ สิ้นปี ๒๕๖๘ ที่สมมุติฐาน เศรษฐกิจขยายตัว

เฉลี่ยไม่ต่ำกว่าร้อยละ ๕.๐ ต่อปี และอัตราส่วนหนี้รัฐบาลไม่เกินร้อยละ ๕๐ ของ GDP โดยการลงทุนหลักในเมือง เช่น กรุงเทพมหานคร จะเป็นการพัฒนาและปรับปรุงโครงข่ายรถไฟฟ้าให้เป็นโครงข่ายหลักในการเดินทางและขนส่งของประเทศ ขยายขีดความสามารถและส่งเสริมการใช้ประโยชน์ท่าอากาศยานและท่าเรือ ส่งเสริมการลงทุนให้เกิดพัฒนาอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องในภาคขนส่ง ส่งเสริมและเร่งรัดการพัฒนากระบวนการบริหารจัดการโลจิสติกส์ของประเทศ ฯลฯ ซึ่งจะเป็นการพัฒนาเมืองศูนย์กลางความเจริญให้เป็นเมืองนำอยู่และปลอดภัยเพื่อเตรียมความพร้อมรองรับการเข้าสู่สังคมเมือง พัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมือง

กรุงเทพมหานครในฐานะเมืองหลวงที่มีจุดมุ่งหมายจะพัฒนาเป็นเมืองศูนย์กลางด้านต่างๆ ที่ผ่านมาการพัฒนาส่วนใหญ่คำนึงแต่การใช้รถยนต์ส่วนบุคคล ไม่ให้ความสำคัญกับการเดินทางด้วยเท้า จักรยาน ไม่คำนึงถึงที่จอดรถยนต์ ที่จอดรถจักรยาน และการขนส่งสาธารณะ เน้นเฉพาะโครงข่ายถนนเป็นหลัก ขาดการเชื่อมต่อระหว่าง ถนนกับทางเท้าเพื่อเชื่อมต่อการคมนาคมรูปแบบอื่น เน้นออกแบบถนนให้รองรับการจราจรของรถยนต์ให้ได้มากที่สุดและเร็วที่สุดเพียงอย่างเดียว แต่ในอนาคตอันใกล้นี้ รูปแบบการเดินทางจะมีทางเลือกมากขึ้น โดยสังเกตได้จาก ส่วนต่อขยายเส้นทางรถไฟฟ้า BTS MRT และ Airport rail-link ที่กำลังเปิดให้บริการต่อไปในไม่ช้า รวมทั้งศูนย์กลางของรถไฟไทยที่จะย้ายจาก หัวลำโพง เป็น บางซื่อ และการขยายความจุสนามบินที่กำลังมีการขยายความจุมากขึ้นทั้งสนามบินดอนเมืองและสนามบินสุวรรณภูมิ ซึ่งสิ่งที่กำลังปรากฏขึ้นเหล่านี้มีผลทำให้มีผู้คนเดินทางมากรุงเทพมหานครเพิ่มขึ้น กล่าวโดยสรุป คือ กรุงเทพมหานครกำลังจะมีการปรับเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางใหม่ จึงคาดว่าปัญหาการเข้าถึงโครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์ สิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งทางบก เพื่อให้เกิดระบบขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ และปัญหาโครงข่ายถนนเี่ยงงมุ่มเพื่อสนับสนุนโครงข่ายการขนส่งสาธารณะก็ยังคงเป็นปัญหาหลักในการเดินทางต่อไป

กรุงเทพมหานคร จึงมีความจำเป็นในการพัฒนา แผนแม่บททางหลวงท้องถิ่นกรุงเทพมหานคร อย่างบูรณาการ เพื่อให้เกิดระบบขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. ๒๕๖๒ – ๒๕๖๖ ให้สอดคล้องกับทิศทางใหญ่ของประเทศ ในที่นี้จึงขอยึดรูปแบบโครงการจ้างที่ปรึกษาจัดทำแผนพัฒนาทางหลวงเชื่อมโยงการคมนาคมขนส่งอย่างบูรณาการ สำนักแผนงาน กรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม เป็นรูปแบบดำเนินการ ซึ่งหากคณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบและอนุมัติงบประมาณในการจ้างที่ปรึกษาเพื่อจัดทำแผนฯพร้อมพัฒนาระบบคอมพิวเตอร์แล้ว กรุงเทพมหานครจะมีเครื่องมือที่ช่วยในการวิเคราะห์ การจัดลำดับความสำคัญ ความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจของโครงการอย่างชัดเจน และสามารถปรับปรุงให้ทันสมัยได้ตลอดเวลา (ภายใต้สมมุติฐานเดิม) จะส่งผลให้กรุงเทพมหานครสามารถของบเงินอุดหนุนรัฐบาล เพื่อนำมาก่อสร้างพัฒนาโครงการต่างๆได้ตรงจุด และเป็นไปอย่างเหมาะสม ประชาชนสามารถเข้าถึงโครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์ และสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งทางบก เพื่อให้เกิดระบบขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ได้โดยสะดวก ปลอดภัย ประชาชนมีทางเลือกในการเดินทางเพิ่มขึ้น เพิ่มโครงข่ายทางหลวง ทางจักรยาน ทางคนเดิน ที่จอดรถยนต์ ที่จอดรถจักรยาน ฯลฯ เพิ่มเติมที่จะสนับสนุนโครงข่ายการขนส่งสาธารณะ อันจะเป็นการบรรเทาปัญหาการจราจรในกรุงเทพมหานครได้อย่างยั่งยืน ตอบสนองความต้องการของประชาชน และนโยบายวิสัยทัศน์กรุงเทพมหานคร (มหานครสีเขียว มหานครสำหรับทุกคน มหานครแห่งเศรษฐกิจและการเรียนรู้) เป็นไปตามพันธกิจของสำนักการโยธา กรุงเทพมหานคร.

## กิตติกรรมประกาศ

รายงานการศึกษาส่วนบุคคล (Individual Study) ฉบับนี้ เป็นส่วนหนึ่งของการฝึกอบรมหลักสูตรนักบริหารมหานครระดับกลาง รุ่นที่ ๑๗ ของสถาบันพัฒนาข้าราชการกรุงเทพมหานคร ประจำปีงบประมาณ พ.ศ.๒๕๕๙ ซึ่งข้าพเจ้ามีความ ปิติ ยินดี และประทับใจในหลักสูตรการอบรมนี้เป็นอย่างยิ่ง (พร้อมรู้สึกเสียใจที่ไม่เคยผ่านหลักสูตรเช่นนี้มาก่อน) ข้าพเจ้าจึงขอขอบพระคุณ ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องทุกท่าน ได้แก่ สถาบันพัฒนาข้าราชการ กรุงเทพมหานคร ที่ได้คัดสรรหัวข้อเรื่อง และ สรรหา ท่านอาจารย์ วิทยากรผู้เชี่ยวชาญ ด้านต่างๆมาบรรยาย ถ่ายทอดประสบการณ์ ความรู้ ประสิทธิภาพประศาสตร์ความรู้ให้ข้าพเจ้า เป็นอย่างมาก ขอขอบคุณ หัวหน้ากลุ่มงานวิศวกรรมทาง ๑ คณะผู้บริหารของสำนักการโยธา รวมถึงอดีตผู้อำนวยการสำนักการโยธา นายภัทรุตม์ ทรรทรานนท์ รองปลัดกรุงเทพมหานคร ที่ได้โอกาสและ ฝึกฝนทักษะในการปฏิบัติงาน เพื่อเป็นนักบริหารที่ดี ขอขอบพระคุณผู้อบรมทุกท่านที่ให้ความช่วยเหลือซึ่งกันและกัน มีสามัคคีในการดำเนินกิจกรรมด้วยดี เสมอมา ขอขอบพระคุณ ผู้อำนวยการสำนักงานออกแบบ สำนักการโยธา นายศรชัย โตวานิชกุล ที่ได้ให้หลักคิด และสอนแนวทางในดานวิชาการของการดำเนินรายงานการศึกษาส่วนบุคคล (Individual Study) พร้อมทั้งชี้แนะในการดำเนินงานด้านต่างๆด้วยดี ขอขอบพระคุณ ดร.กิตติ ทรัพย์ประสม วิศวกรโยธา ชำนาญการพิเศษ สำนักแผนงาน กรมทางหลวง สำหรับข้อมูลต่าง ที่ใช้เป็นรูปแบบในการพัฒนาแผนแม่บทนี้

ท้ายที่สุด งานนี้คงเกิดขึ้นไม่ได้ หากไม่ได้กล่าว กราบขอบพระคุณท่านปลัดกรุงเทพมหานคร โดย นางวันทนี วัฒนะ รองปลัดกรุงเทพมหานครรักษาการแทนปลัดกรุงเทพมหานคร ที่ได้อนุญาตให้ข้าพเจ้า ได้รับโอกาสการฝึกอบรม และเป็นแบบอย่างในการปฏิบัติหน้าที่ข้าราชการของกรุงเทพมหานคร

ด้วยความรักและเคารพเป็นอย่างสูง

(นายโรจน์ ไตรวิทยาศิลป์)

วิศวกรโยธาชำนาญการพิเศษ

กลุ่มงานวิศวกรรมทาง ๑ สำนักงานออกแบบ

สำนักการโยธา

## สารบัญ

	หน้า
๑. ชื่อโครงการ	๑
๒. หลักการและเหตุผล	
๒.๑ ภาพรวมและแนวโน้มของประเทศ	๑
๒.๒ ทางหลวงท้องถิ่นกรุงเทพมหานคร	๓
๒.๓ การเติบโตของกรุงเทพมหานคร	๔
๒.๔ การพัฒนาโครงข่ายขนส่งสาธารณะ(รถไฟฟ้า) เพื่อแก้ไขปัญหาจราจรในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล	๖
๒.๕ แนวทางในการแก้ปัญหา	๗
๓. การประเมินศักยภาพในการพัฒนาและข้อจำกัดในการพัฒนา แผนแม่บททางหลวงท้องถิ่นฯ โดยสำนักการโยธา	๗
๔ วัตถุประสงค์	๘
๕ เป้าหมาย	๘
๖ ขั้นตอนการปฏิบัติ	๘
๗. งบประมาณที่ต้องใช้และระยะเวลาดำเนินการ	๑๑
๘. แนวทางการบริหารความเสี่ยง	๑๑
๙. การประเมินผล	๑๒

## ๑. ชื่อโครงการ

แผนแม่บทการพัฒนาทางหลวงท้องถิ่นกรุงเทพมหานครอย่างบูรณาการ เพื่อให้เกิดระบบขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. ๒๕๖๒ – ๒๕๖๖

## ๒ หลักการและเหตุผล

### ๒.๑ ภาพรวมและแนวโน้มของประเทศ

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ได้จัดการประชุมประจำปี ๒๕๕๘ เรื่อง ทิศทางแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๒ (พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๔) เมื่อวันที่ ๑๔ กันยายน ๒๕๕๘ ณ ศูนย์แสดงสินค้าและการประชุมอิมแพ็ค เมืองทองธานี จังหวัดนนทบุรี โดยนายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมและเลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ได้ชี้แจงประชาชนทุกภาคส่วน สรุปได้ว่า ในช่วง ๕ ทศวรรษที่ผ่านมา การพัฒนาเศรษฐกิจไทย ประสบความสำเร็จในระดับที่น่าพอใจทั้งในด้านการขยายตัวทางเศรษฐกิจ เสถียรภาพทางเศรษฐกิจ และการเปลี่ยนแปลงของโครงสร้างการผลิต โดยสังเกตได้จาก

๑. การที่ธนาคารโลกได้ขยับฐานะประเทศไทยเป็นประเทศรายได้ปานกลางตอนบน
๒. การดำเนินมาตรการแก้ไขปัญหาเศรษฐกิจไทยในปี ๒๕๔๐ และ การให้ความสำคัญกับการรักษาวินัยทางการเงินและการคลัง ทำให้เสถียรภาพทางเศรษฐกิจปรับตัวดีขึ้นและอยู่ในเกณฑ์ที่แข็งแกร่ง
๓. โครงสร้างการผลิตมีเปลี่ยนผ่านจากภาคเกษตรไปสู่ภาคอุตสาหกรรมและบริการมากขึ้น สอดคล้องกับระดับการพัฒนาประเทศ และมีศักยภาพที่จะได้รับการพัฒนาเพื่อสร้างฐานการผลิตสำหรับขับเคลื่อนเศรษฐกิจเข้าสู่ประเทศรายได้สูงในอนาคต

อย่างไรก็ตาม ในช่วงหลายปีที่ผ่านมา เศรษฐกิจชะลอตัวลงและเริ่มแสดงให้เห็นข้อจำกัดของการขยายตัวทางเศรษฐกิจและทำให้เศรษฐกิจไทยมีความเสี่ยงที่จะตกอยู่ในฐานะประเทศรายได้ปานกลางอย่างถาวรมากขึ้น โดยเฉพาะภายใต้เงื่อนไขการลดลงของกำลังแรงงาน ขาดการลงทุนที่เพียงพอ การพัฒนาทางด้านเทคโนโลยีและการปรับโครงสร้างการผลิตล่าช้า (GDP เฉลี่ย ปี ๒๕๕๐ – ๒๕๕๗ เพิ่มขึ้นปีละ ๓.๒% หนี้เสียรัฐบาลมีประมาณ ๔๓.๓% ของ GDP ขณะที่สถิติก่อนหน้า GDP เฉลี่ยเพิ่มขึ้นปีละ ๕.๗% หนี้เสียรัฐบาลมีประมาณ ๓๘.๕% ของ GDP- ตั้งแต่แผนพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑ ถึง ๙)

ในด้านสังคม ประเทศไทย กำลังเผชิญภาวะ

๑. โครงสร้างประชากรกำลังเปลี่ยนแปลงเข้าสู่การเป็นสังคมสูงวัย ทำให้มีปัญหาทั้งในเชิงปริมาณและคุณภาพของประชากรในทุกช่วงวัย ขณะที่ครัวเรือนโดยเฉลี่ยมีขนาดลดลงและมีรูปแบบที่หลากหลาย
๒. สถานการณ์ความยากจนมีแนวโน้มลดลง แต่ยังคงมีความเหลื่อมล้ำ ๓ ของการกระจายรายได้ และระหว่างกลุ่มคน
๓. คนไทยมีความมั่นคงทางสังคมมากขึ้น แต่ยังมีปัญหา เชิงคุณภาพทั้งด้าน สุขภาพ การเรียนรู้ และคุณธรรม จริยธรรม
๔. สังคมไทยเผชิญกับความเสื่อมถอย ทางวัฒนธรรม และมีแนวโน้มเป็น สังคมพหุวัฒนธรรมมากขึ้น
๕. ชุมชนมีความเข้มแข็ง สามารถแก้ปัญหาและสนองตอบ ความต้องการของชุมชนด้วยตนเองได้ดีขึ้น

ในด้าน...

ในด้านทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เชนิอุสิ่งที่น่ากังวลคือ

๑. ทรัพยากรธรรมชาติส่วนใหญ่ถูกนำไปใช้ในการพัฒนาจำนวนมากก่อให้เกิดความเสื่อมโทรมอย่างต่อเนื่องและเกิดปัญหาความขัดแย้งในการใช้ประโยชน์ทรัพยากรธรรมชาติมากขึ้น
๒. ปัญหาสิ่งแวดล้อมเพิ่มสูงขึ้นตามการขยายตัวของเศรษฐกิจและชุมชนเมือง ประกอบด้วย ปัญหาขยะมูลฝอย มลพิษทางอากาศ คุณภาพน้ำ และ การปล่อยก๊าซเรือนกระจก
๓. ภัยพิบัติทางธรรมชาติโดยเฉพาะอย่างยิ่งอุทกภัยและภัยแล้งที่เกิดขึ้นบ่อยครั้งและมีความรุนแรงมากขึ้น ส่งผลกระทบต่อภาคการผลิต และวิถีการดำรงชีวิตของคนไทย

จึงขอวิเคราะห์การเปลี่ยนแปลงที่กำลังเกิดขึ้น หรือแนวโน้มในอนาคตต่อไป ได้แก่

#### ๑. แนวโน้มการเปลี่ยนแปลงภายในประเทศ

๑.๑ การเข้าสู่สังคมผู้สูงอายุ Aging society ได้แก่ อัตราการพึ่งพิงของประชากรวัยแรงงานต้องแบกรับการดูแลผู้สูงอายุเพิ่มสูงขึ้น โดยคาดว่าในปี ๒๕๘๓ จะมีประชากรวัยแรงงานเพียง ๓๕.๒ ล้านคน หมายถึงขนาดของกำลังแรงงานเริ่มลดลง ซึ่งจะเป็นปัจจัยถ่วงให้ศักยภาพการขยายตัวทางเศรษฐกิจลดลง

๑.๒ ความเป็นเมือง ได้แก่ การเปลี่ยนแปลงพื้นที่ชนบทไปสู่ความเป็นเมืองมีแนวโน้มเพิ่มขึ้น

๑.๓ ความเหลื่อมล้ำเป็นปัญหาสำคัญ ในสังคมไทยนำไปสู่ความขัดแย้งในสังคม และเป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาประเทศ

#### ๒. แนวโน้มการเปลี่ยนแปลงภายนอกประเทศ

๒.๑ เงื่อนไขเศรษฐกิจโลก ได้แก่ การขยายตัวของเศรษฐกิจโลก การแข่งขันในตลาดการค้าโลก การเปิดเสรี ความเสี่ยงด้านภูมิรัฐศาสตร์

๒.๒ การเข้าสู่สังคมสูงวัยของโลก โดย องค์การสหประชาชาติประเมิน สถานการณ์ว่าในช่วงปี ๒๕๔๔-๒๖๔๓ ประชากรอายุ ๖๐ ปี ขึ้นไปมีมากกว่า ร้อยละ ๑๐ ของประชากรโลก

๒.๓ เทคโนโลยี/นวัตกรรมที่เปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็ว ส่งผลกระทบต่อ รูปแบบการผลิตและการค้า ภาคบริการต้องปรับตัวให้ทันต่อการเปลี่ยนแปลง รูปแบบการดำเนินชีวิต การทำงานและความสัมพันธ์ของคนในสังคม ตลอดจนความซับซ้อนของปัญหาทางสังคมที่จะตามมา

๒.๔ การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ เป็นผลมาจากความเสื่อมโทรมของทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมส่งผลให้ภัยพิบัติทางธรรมชาติมีแนวโน้มเกิดบ่อยครั้งขึ้นและมีความรุนแรงมากขึ้น

ดังนั้น ทิศทางแผนพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๒ (พ.ศ.๒๕๖๐ – ๒๕๖๔) จึงกำหนดกรอบแนวคิดและหลักการในการวางแผนที่สำคัญคือ “หลักปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียง การมีส่วนร่วมของคนเพื่อการพัฒนา การปฏิรูปประเทศ และการพัฒนาสู่ความมั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน เพื่อสังคมที่อยู่ร่วมกันอย่างมีความสุข” โดยมีการกำหนดตำแหน่งทางยุทธศาสตร์ประเทศไว้ว่า “ประเทศไทยเป็นประเทศรายได้สูงที่มีการกระจายรายได้อย่างเป็นธรรม เป็นศูนย์กลางด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ของภูมิภาค สู่ความเป็นชาติ การค้าและบริการ เป็นแหล่งผลิตสินค้าเกษตรปลอดภัย แหล่งอุตสาหกรรมสร้างสรรค์ และมีนวัตกรรมสูงที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม” ซึ่งแผนต่างๆของกรุงเทพมหานครมีแนวโน้มเนื้อหาและหลักการในทิศทางเดียวกัน

ขณะเดียวกัน...

ขณะเดียวกันในด้านเศรษฐกิจ พื้นฐานเศรษฐกิจไทยในช่วง ๑๐ ปีข้างหน้า มีแนวโน้มที่จะขยายตัวเฉลี่ยร้อยละ ๓.๓ - ๔.๓ ทำให้เศรษฐกิจไทยมีความเสี่ยงที่จะอยู่ในฐานะประเทศรายได้ปานกลางอย่างถาวร เนื่องจากโครงสร้างประชากรปรับตัวเข้าสู่สังคมผู้สูงอายุ เป้าหมายการพัฒนาเศรษฐกิจในช่วงแผนฯ ๑๒ จึงต้องการเร่งรัดให้เศรษฐกิจสามารถขยายตัวเฉลี่ยไม่ต่ำกว่าร้อยละ ๕.๐ ต่อปี เพื่อให้ก้าวสู่การเป็นประเทศรายได้สูงได้ในปี ๒๕๖๙ ณ สิ้นแผนฯ ๑๓ โดยการเร่งรัดการลงทุน การเพิ่มประสิทธิภาพของระบบเศรษฐกิจ และการสร้างฐานการขยายตัวทางเศรษฐกิจที่สอดคล้องกับศักยภาพของเศรษฐกิจไทย รวมทั้งการเพิ่มขีดความสามารถทางด้านเทคโนโลยี การปรับโครงสร้างเศรษฐกิจ สังคม สิ่งแวดล้อม กฎระเบียบและการบริหารจัดการ จึงเห็นได้ว่า ห่วงโซ่ของการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน (การขนส่ง) จัดเป็นห่วงโซ่หนึ่งที่สำคัญที่จะทำให้ประเทศไทยบรรลุยุทธศาสตร์ด้านต่างๆ ตามที่มุ่งหมายไว้ เพื่อเป็นการเพิ่มขีดความสามารถด้านการแข่งขันของประเทศเป็นสำคัญ อันจะนำมาซึ่งการลดปัญหาด้านสังคม และด้านทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ด้วยเช่นกัน

การลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของรัฐบาลในปี ๒๕๕๘ มีประมาณ ๕๐๐,๐๐๐ ล้านบาท ซึ่งตามแผนฯ ๑๒ นี้ รัฐบาลตั้งเป้าจะขยับเป็น ๑,๐๔๐,๐๐๐ ล้านบาท ณ สิ้นปี ๒๕๖๘ ที่สมมุติฐาน เศรษฐกิจขยายตัวเฉลี่ยไม่ต่ำกว่าร้อยละ ๕.๐ ต่อปี และอัตราส่วนหนี้รัฐบาลไม่เกินร้อยละ ๕๐ ของ GDP โดยการลงทุนหลักในเมืองและภูมิภาค จะเป็นการพัฒนาและปรับปรุงโครงข่ายรถไฟให้เป็นโครงข่ายหลักในการเดินทางและขนส่งของประเทศ ขยายขีดความสามารถและส่งเสริมการใช้ประโยชน์ท่าอากาศยานและท่าเรือ ส่งเสริมการลงทุนให้เกิดพัฒนาอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องในภาคขนส่ง ส่งเสริมและเร่งรัดการพัฒนาระบบการบริหารจัดการโลจิสติกส์ของประเทศ ฯลฯ ซึ่งจะเป็นการพัฒนาเมืองศูนย์กลางความเจริญให้เป็นเมืองนำอยู่และปลอดภัยเพื่อเตรียมความพร้อมรองรับการเข้าสู่สังคมเมือง พัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมือง

## ๒.๒ ทางหลวงท้องถิ่นกรุงเทพมหานคร

กรุงเทพมหานคร เป็นหน่วยงานที่จัดตั้งขึ้นตาม พ.ร.บ. ระเบียบบริหารราชการกรุงเทพมหานคร พ.ศ. ๒๕๒๘ (แก้ไขเพิ่มเติม ฉบับที่ ๒ พ.ศ. ๒๕๓๔ ฉบับที่ ๓ พ.ศ. ๒๕๓๙ ฉบับที่ ๔ พ.ศ. ๒๕๔๒ และ ฉบับที่ ๕ พ.ศ. ๒๕๕๐) มีอำนาจหน้าที่ด้านการจราจรและขนส่ง ตาม มาตรา ๘๙ (๖) (๗) (๘) (๒๗) ที่บัญญัติว่า “ภายใต้บังคับแห่งกฎหมายอื่น ให้กรุงเทพมหานครมีอำนาจหน้าที่ดำเนินกิจการในเขตกรุงเทพมหานครในเรื่องดังต่อไปนี้...

- (๖) การจัดให้มีและบำรุงรักษาทางบก ทางน้ำ และทางระบายน้ำ
- (๗) การวิศวกรรมจราจร
- (๘) การขนส่ง

(๒๗) หน้าที่อื่น ๆ ตามที่กฎหมายระบุให้เป็นอำนาจหน้าที่ของผู้ว่าราชการจังหวัด นายอำเภอ เทศบาลนคร หรือตามที่คณะรัฐมนตรี นายกรัฐมนตรี หรือรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทยมอบหมาย หรือที่กฎหมายระบุเป็นหน้าที่ของกรุงเทพมหานคร”

ประกอบกับ พ.ร.บ.ทางหลวง พ.ศ. ๒๕๓๕ (แก้ไขเพิ่มเติมปี ๒๕๔๙) มาตรา ๒๑ ให้อำนาจกรุงเทพมหานคร ๓ ส่วนที่เกี่ยวข้องกับทางหลวงท้องถิ่น ได้แก่ ส่วนที่ ๑ การกำกับ ตรวจสอบ และควบคุมทางหลวง และงานทาง ส่วนที่ ๒ การควบคุม การรักษา การขยาย และสงวนเขตทางหลวง ส่วนที่ ๓ การกำหนดแนวทางหลวง และการเวนคืน...

และการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์เพื่อสร้างหรือขยายทางหลวง ซึ่ง มาตรา ๒๑ บัญญัติว่า “นายกองค์การบริหารส่วนจังหวัด นายกเทศมนตรี นายกองค์การบริหารส่วนตำบล ผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร นายกเมืองพัทยา หรือผู้บริหารสูงสุดขององค์การบริหารส่วนท้องถิ่นอื่นที่กฎหมายจัดตั้ง แล้วแต่กรณี เป็นเจ้าหน้าที่กำกับตรวจตราและควบคุมทางหลวงและงานทางที่เกี่ยวกับทางหลวงท้องถิ่น” ซึ่งทางหลวงตาม พ.ร.บ.นี้ มาตรา ๔ ได้ นิยามไว้ว่า “ทางหลวง” หมายความว่า ทาง หรือถนน ซึ่งจัดไว้เพื่อประโยชน์ในการจราจรสาธารณะทางบก ไม่ว่าในระดับพื้นดิน ใต้หรือเหนือพื้นดิน หรือใต้หรือเหนืออสังหาริมทรัพย์อย่างอื่น นอกจากทางรถไฟ และให้ หมายความรวมถึงที่ดิน พืช พันธุ์ไม้ทุกชนิด สะพาน ท่อ หรือรางระบายน้ำ อุโมงค์ ร่องน้ำ กำแพงกันดิน เขื่อน รั้ว หลักสำรวจ หลักเขต หลักกระยะ ป้ายจราจร เครื่องหมายจราจร เครื่องหมายสัญญาณ เครื่องสัญญาณไฟฟ้า เครื่องแสดงสัญญาณ ที่จอดรถ ที่พักคนโดยสาร เรือหรือพาหนะสำหรับขนส่งข้ามฟาก ท่าเรือสำหรับขึ้นหรือ ลงรถ และอาคาร หรือสิ่งอื่นอันเป็นอุปกรณ์งานทางบรรดาที่มีอยู่ หรือได้จัดไว้ในเขตทางหลวงเพื่อประโยชน์ แก่งานทาง หรือผู้ใช้ทางหลวงนั้นด้วย

และจาก พ.ร.บ. จัดระเบียบรถยนต์ในเขตเทศบาล และสุขาภิบาล พ.ศ.๒๕๐๓ ให้อำนาจกรุงเทพมหานคร จัดให้มีที่จอดรถยนต์ได้ ตาม มาตรา ๔ ที่กำหนดไว้ว่า “มาตรา ๔ ให้เทศบาลมีอำนาจตราเทศบัญญัติและให้ สุขาภิบาลมีอำนาจตราข้อบังคับสุขาภิบาล เพื่อประโยชน์ในการจัดระเบียบการจอดยานยนต์ ดังต่อไปนี้

(๑) กำหนดและจัดให้มีที่จอดยานยนต์ในทางหลวงหรือในที่สาธารณะสำหรับ

ยานยนต์แต่ละชนิดหรือประเภท”

### ๒.๓ การเติบโตของกรุงเทพมหานคร

กรุงเทพมหานครในฐานะเมืองหลวงที่มีจุดมุ่งหมายจะพัฒนาเป็นเมืองศูนย์กลางด้านต่างๆ แต่ที่ผ่านมา กรุงเทพมหานครก็เจริญเติบโตเหมือนกับเมืองในภูมิภาคต่างๆที่มีปัญหา ซึ่งในการประชุมประจำปี ๒๕๕๘ เรื่อง ทิศทางแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ ๑๒ กลุ่มย่อยที่ ๔ การพัฒนาภาคและการเชื่อมโยงภูมิภาค ได้มีการชี้แจง ประเด็นการเจริญเติบโตไว้ตามตารางต่อไปนี้

ประเด็น	การเติบโตอย่างไรทิศทาง	การเติบโตอย่างชาญฉลาด
ความหนาแน่น	ความหนาแน่นต่ำ กิจกรรมต่าง ๆ แยกออกจากกัน	ความหนาแน่นสูง กิจกรรมต่าง
การใช้ประโยชน์ที่ดิน	ที่ดินแต่ละแห่งถูกใช้เพื่อ จุดประสงค์อย่างใดอย่างหนึ่ง	ใช้แบบผสมผสาน
รูปแบบการเติบโต	ขยายออกไปบริเวณรอบ ๆ เมือง	เติมเต็มพื้นที่ว่างในเมือง
ขนาด	สถานที่ที่มีขนาดใหญ่ ถนนมี ขนาดกว้าง	พื้นที่มีขนาดพอเหมาะกับผู้คน ถนนมีขนาดไม่กว้างมาก
ภาคการบริการ เช่น ร้านค้า โรงเรียน สวนสาธารณะ เป็นต้น	อยู่รวมเป็นกลุ่มตามภูมิภาค มี ขนาดใหญ่ ต้องอาศัยการ เดินทางด้วยรถยนต์	กระจายอยู่ตามท้องถิ่น มีขนาด เล็ก สามารถเดินทางด้วยเท้าได้

ประเด็น (ต่อ)...

ประเด็น (ต่อ)	การเติบโตอย่างไรทิศทาง	การเติบโตอย่างชาญฉลาด
ระบบการขนส่ง	เน้นการใช้รถยนต์ส่วนบุคคล ไม่เหมาะกับการเดินทางด้วยเท้า จักรยาน และการขนส่งสาธารณะ	ระบบขนส่งแบบครบวงจร สนับสนุนการเดินทางด้วยเท้า จักรยาน และการขนส่งสาธารณะ
การเชื่อมต่อ	เน้นโครงข่ายถนนเป็นหลัก ขาดการเชื่อมต่อระหว่างถนนกับทางเท้า	เส้นทางมีการเชื่อมต่อระหว่างถนนกับทางเท้าเป็นจำนวนมาก
การออกแบบถนน	รองรับการจราจรของรถยนต์ให้ได้มากที่สุดและเร็วที่สุด	ใช้หลักความสมบูรณ์ของถนนที่ต้องมีความหลากหลายด้านการใช้งานและกิจกรรม
กระบวนการวางแผน	ไม่มีการวางแผน ขาดการร่วมมือระหว่างผู้มีอำนาจและผู้เกี่ยวข้อง	มีการวางแผน มีการร่วมมือระหว่างผู้มีอำนาจและผู้เกี่ยวข้อง
พื้นที่สาธารณะ	ให้ความสำคัญกับพื้นที่ส่วนตัว เช่น บ้านจัดสรร ห้างสรรพสินค้า บริษัทเอกชน เป็นต้น	ให้ความสำคัญกับพื้นที่สาธารณะ เช่น ถนนคนเดิน สวนสาธารณะ การให้บริการสาธารณะต่าง ๆ เป็นต้น

จึงสามารถสรุปปัญหาได้ว่า การพัฒนาส่วนใหญ่คำนึงแต่การใช้รถยนต์ส่วนบุคคล ไม่ให้ความสำคัญกับการเดินทางด้วยเท้า จักรยาน ไม่คำนึงถึงที่จอดรถยนต์ ที่จอดรถจักรยาน และการขนส่งสาธารณะ เน้นเฉพาะโครงข่ายถนนเป็นหลัก ขาดการเชื่อมต่อระหว่าง ถนนกับทางเท้าเพื่อเชื่อมต่อการคมนาคมรูปแบบอื่น เน้นออกแบบถนนให้รองรับการจราจรของรถยนต์ให้ได้มากที่สุดและเร็วที่สุดเพียงอย่างเดียว สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติจึงได้กำหนด แนวทางการพัฒนา ดังนี้

(๑) พัฒนาเมืองศูนย์กลางความเจริญให้เป็นเมืองน่าอยู่และปลอดภัย ทั้งด้านการบริหารจัดการ การจัดระบบสาธารณูปโภค สาธารณูปการ การจัดการสิ่งแวดล้อม ระบบการศึกษาและระบบสาธารณสุขที่ได้มาตรฐาน มีคุณภาพ และเพียงพอต่อความต้องการของคนในเมือง

(๒) พัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองศูนย์กลางความเจริญในภูมิภาค โดยให้ความสำคัญต่อระบบรถโดยสารประจำทาง ระบบทางจักรยานและทางเท้า และการพัฒนาสถานีรถโดยสารสาธารณะในเขตเมือง โดยเน้นความปลอดภัยและความสะดวกในการเดินทาง

(๓) เพิ่มประสิทธิภาพและความโปร่งใสในการบริหารจัดการเมือง โดยการรวมองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ให้ประชาชนมีส่วนร่วมบริหารจัดการ และเสริมสร้างความสามารถขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น โดยเฉพาะด้านการผังเมือง การจัดการสิ่งแวดล้อม และการพัฒนาเมือง

## ๒.๔ การพัฒนาโครงข่ายขนส่งสาธารณะ (รถไฟฟ้า) เพื่อแก้ไขปัญหาจราจรในกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล

๒.๔.๑ โครงการที่เปิดให้บริการแล้ว ๔ เส้นทาง รวม ๙๔.๒๑ กม. (ข้อมูล ณ วันที่ ๑๔ ก.ย.๕๘)

- 1) สายเฉลิมรัชมงคล (หัวลำโพง - บางซื่อ) ระยะทาง 20 กม.
- 2) รถไฟฟ้า BTS ระยะทางรวม 30.95 กม. (ช่วงหมอชิต - แบริ่ง และช่วง สนามกีฬา แห่งชาติ - ตลาดพลู)
- 3) สายเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ARL) ช่วงพญาไท - สุวรรณภูมิ ระยะทาง 28 กม.
- 4) สายสีแดง ช่วงบางซื่อ - ดิปลิมชั้น ระยะทาง 15.26 กม.

ตามแผนยุทธศาสตร์การลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานขนส่งของประเทศ พ.ศ. ๒๕๕๘ - ๒๕๖๕ ได้แก่

๒.๔.๒ โครงการที่อยู่ระหว่างก่อสร้าง ๕ เส้นทาง รวม ๑๐๗.๕๐ กม.

- 1) สายสีม่วง ช่วงบางใหญ่ - บางซื่อ ระยะทาง 23 กม. คาดว่าจะเปิดให้บริการ ปี 2559
- 2) สายสีแดง ช่วงบางซื่อ - รังสิต ระยะทาง 26.3 กม. คาดว่าจะเปิดให้บริการปี 2560
- 3) สายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ ระยะทาง 12.8 กม. คาดว่าจะเปิดให้บริการปี 2561
- 4) สายสีเขียว ช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ - คูคต ระยะทาง 18.4 กม. คาดว่าจะเปิดให้บริการปี 2561
- 5) สายสีน้ำเงิน ช่วงบางซื่อ - ท่าพระ และช่วงหัวลำโพง - บางแค ระยะทาง 27 กม. คาดว่าจะเปิดให้บริการปี 2562

โครงการที่เตรียมขออนุมัติ ครม. ๖ เส้นทาง รวม ๑๔๔ กม.

- ๑) ศูนย์วัฒนธรรม-มีนบุรี (สีส้ม) ระยะทาง ๒๐ ก.ม.
- ๒) แคราย-มีนบุรี (สีชมพู) ระยะทาง ๓๖ ก.ม.
- ๓) ลาดพร้าว-พัฒนาการ ระยะทาง ๓๐.๔ ก.ม.
- ๔) ดอนเมือง-พญาไท ระยะทาง ๒๑.๘ ก.ม.
- ๕) บางซื่อ-หัวลำโพง-หัวหมาก ระยะทาง ๒๕.๕ ก.ม.
- ๖) รังสิต-มธ.ศูนย์รังสิต ระยะทาง ๑๐ ก.ม.

หมายความว่า ในอนาคตอันใกล้นี้ รูปแบบการเดินทางจะมีทางเลือกมากขึ้น รวมทั้งศูนย์กลางของรถไฟไทยที่จะย้ายจาก หัวลำโพง เป็น บางซื่อ และการขยายความจุสนามบินที่กำลังมีการขยายความจุมากขึ้นทั้งสนามบินดอนเมือง (เพิ่ม ผู้โดยสารจาก ๑๘ เป็น ๓๐ ล้านคน/ปี) และสนามบินสุวรรณภูมิ (เพิ่ม ผู้โดยสารจาก ๔๕ เป็น ๖๕ ล้านคน/ปี) ซึ่งสิ่งที่กำลังปรากฏขึ้นเหล่านี้มีผลทำให้มีผู้คนเดินทางมากรุงเทพมหานครเพิ่มขึ้น กล่าวโดยสรุป คือ กรุงเทพมหานครกำลังจะมีการปรับเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางใหม่ จึงคาดว่าปัญหาการเข้าถึงโครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์ สิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งทางบก เพื่อให้เกิดระบบขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ และปัญหาโครงข่ายถนนใยแมงมุมเพื่อสนับสนุนโครงข่ายการขนส่งสาธารณะก็ยังคงเป็นปัญหาหลักในการเดินทางต่อไป

๒.๕ แนวทาง...

## ๒.๕ แนวทางในการแก้ปัญหา

กรุงเทพมหานคร จึงมีความจำเป็นในการพัฒนา แผนแม่บททางหลวงท้องถิ่นกรุงเทพมหานคร อย่างบูรณาการ เพื่อให้เกิดระบบขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. ๒๕๖๑ – ๒๕๖๕ เพื่อให้สอดคล้องกับทิศทางใหญ่ของประเทศ ในที่นี้จึงขออีกรูปแบบโครงการจ้างที่ปรึกษาจัดทำแผนพัฒนาทางหลวงเชื่อมโยงการคมนาคมขนส่งอย่างบูรณาการ สำนักแผนงาน กรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม ระยะเวลาการศึกษา ๑๘ เดือน งบประมาณ ๕๐ ล้านบาท เป็นรูปแบบดำเนินการ แต่สิ่งที่แตกต่างกันคือ ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องจะไม่จำกัดอยู่แค่ผู้ขับขี่รถยนต์ทั่วไปเท่านั้น แต่ต้องคำนึงถึงรถประจำทาง รถจักรยาน คนเดินเท้า มากขึ้นด้วย ซึ่งหากได้รับงบประมาณในการจ้างที่ปรึกษาเพื่อจัดทำแผนฯพร้อมพัฒนาระบบคอมพิวเตอร์และผ่านมติคณะรัฐมนตรีแล้ว กรุงเทพมหานคร จะมีเครื่องมือที่ช่วยในการวิเคราะห์ การจัดลำดับความสำคัญ ความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจของโครงการ อย่างชัดเจน และสามารถปรับปรุงให้ทันสมัยได้ตลอดเวลา (ภายใต้สมมุติฐานเดิม) จะส่งผลให้กรุงเทพมหานครสามารถขอเงินอุดหนุนรัฐบาล เพื่อนำมาก่อสร้างพัฒนาโครงการต่างๆได้ตรงจุด และเป็นไปอย่างเหมาะสม ประชาชนสามารถเข้าถึงโครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์ และสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งทางบก เพื่อให้เกิดระบบขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ได้โดยสะดวก ปลอดภัย ประชาชนมีทางเลือกในการเดินทางเพิ่มขึ้น เพิ่มโครงข่ายทางหลวง ทางจักรยาน ทางคนเดิน ที่จอดรถยนต์ ที่จอดรถจักรยาน ฯลฯ เพิ่มเติมที่จะสนับสนุนโครงข่ายการขนส่งสาธารณะ อันจะเป็นการบรรเทาปัญหาการจราจรในกรุงเทพมหานครได้อย่างยั่งยืน และเป็น การเพิ่มขีดความสามารถด้านการแข่งขันของประเทศอีกทางหนึ่ง ตอบสนองความต้องการของประชาชน และนโยบายวิสัยทัศน์กรุงเทพมหานคร (มหานครสีเขียว มหานครสำหรับทุกคน มหานครแห่งเศรษฐกิจและการเรียนรู้) เป็นไปตามพันธกิจของสำนักการโยธา กรุงเทพมหานคร.

### ๓. การประเมินศักยภาพในการพัฒนาและข้อจำกัดในการพัฒนาแผนแม่บททางหลวงท้องถิ่นฯ โดยสำนักการโยธา

#### ๓.๑ ศักยภาพในการพัฒนา

- กรุงเทพมหานครเป็นเมืองหลวงของประเทศไทย มีสถานที่สำคัญทางประวัติศาสตร์ สถานที่ราชการ มากมาย
- ประชาชนจำนวนมากที่อาศัยอยู่ในประเทศไทยและมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นตลอดเวลาทั้งคนไทยและคนต่างประเทสภายหลังการเปิดประชาคมอาเซียน โดยเฉพาะที่กรุงเทพมหานครที่มีทั้งคนไทยและคนต่างประเทสอาศัย ทำงาน และเดินทางท่องเที่ยวจำนวนมาก
- หน่วยงานกรุงเทพมหานครโดยสำนักการโยธาเป็นผู้รับผิดชอบทางหลวงท้องถิ่นกรุงเทพมหานคร ซึ่งการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยกำลังก่อสร้างรถไฟฟ้า ทางหลวงท้องถิ่นนี้จึงสามารถส่งคนเข้าสู่ระบบขนส่งมวลชนต่างๆได้เป็นอย่างดี

#### ๓.๒ ข้อจำกัด (ปัจจัยภายใน)

- กรุงเทพมหานครกำลังขาดแคลนแรงงานวัยทำงาน สังคมกำลังเข้าสู่ยุคสังคมผู้สูงอายุ
- หน่วยงานกรุงเทพมหานครมีงบประมาณจำกัด และเงินอุดหนุนงบประมาณที่กรุงเทพมหานครได้รับประจำแต่ละปีในสัดส่วนเท่าเดิมนั้น ส่วนใหญ่หมดไปนโยบายของรัฐบาล เช่น ค่าเบี้ยยังชีพผู้สูงอายุ สวัสดิการเรียนฟรีของเด็กนักเรียน ฯ ซึ่งทำให้ไม่เหลือเม็ดเงินที่จะใช้ในการลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน

-กรุงเทพ...

- กรุงเทพมหานครมีลำดับขั้นตอนต่างๆมากมายทำให้การดำเนินการตามขั้นตอนต่างๆ เป็นไปด้วยความล่าช้า

- สำนักการโยธาได้รับงบประมาณเงินอุดหนุนแต่ละปีมีแนวโน้มที่ลดลง และโครงการที่ได้รับงบก่อสร้างในระยะหลัง เช่น โครงการขยายจรรยาอบโรงพยาบาลศิริราชต้องใช้งบประมาณที่อยู่นอกเหนือ งบประมาณเงินอุดหนุนที่กรุงเทพมหานครได้รับเงินสัดส่วนประจำปีในแต่ละปี

- สำนักการโยธาไม่สามารถชี้แจงความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจ EIRR (Economic of internal rate of return). ในภาพรวมได้ เมื่อได้รับการประสานจากหน่วยงานอื่น ได้แต่ชี้แจงว่ามีความคุ้มค่าเชิงกายภาพ เป็นต้น

### ๓.๓ โอกาส

- เศรษฐกิจโลกอยู่ในภาวะไม่แน่นอน อเมริกา กำลังเปลี่ยนไปในทางที่ดีขึ้น จีน ยุโรป ญี่ปุ่น เศรษฐกิจโดยรวมยังไม่ดีจึงต้องการการกระตุ้นเศรษฐกิจอีก

- กำลังมีการก่อสร้างรถไฟฟ้าหลายสายเป็นจำนวนมากในกรุงเทพมหานคร

- กำลังมีการปรับปรุงขยายความจุสนามบินดอนเมืองกับสนามบินสุวรรณภูมิ เพื่อรองรับผู้โดยสารที่จะเดินทางผ่านเป็นจำนวนที่เพิ่มขึ้นเป็นอย่างมาก

- ศูนย์กลางรถไฟไทยกำลังเปลี่ยนจากที่ “หัวลำโพง” เป็น “บางซื่อ”

- รัฐบาลต้องการผลักดันเศรษฐกิจให้เป็นประเทศที่พัฒนาแล้วภายในสิ้นสุดแผนฯ ๑๓ (อีกประมาณ ๑๒ ปี) ด้วยแผนการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานต่างๆมากมาย ทั้ง ทางบก ทางอากาศ ทางน้ำ ระบบไฟฟ้า ระบบประปา เพื่อที่ต้องการจะกระตุ้นให้ GDP เติบโตเพิ่มขึ้นเป็น ๕ % (ที่ผ่านมา GDP เติบโตเพิ่มขึ้นเพียงปีละ ๓.๓-๔.๓%)

- เงินที่ใช้ในการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของรัฐบาลในปี ๒๕๕๘ มีประมาณ ๕๐๐,๐๐๐ ล้านบาท ซึ่งตามแผนฯ ๑๒ นี้ รัฐบาลตั้งเป้าจะขยับเป็น ๑,๐๔๐,๐๐๐ ล้านบาท ณ สิ้นปี ๒๕๖๔

- กรุงเทพมหานครยังไม่มีแผนการพัฒนาทางหลวงท้องถิ่นกรุงเทพมหานครอย่างเป็นทางการ แต่ขณะที่รัฐบาลต้องการสนับสนุนแก้ไขปัญหาการจราจรในกรุงเทพมหานคร

- รัฐบาลต้องการพัฒนาเมืองให้เป็นศูนย์กลางความเจริญให้เป็นเมืองน่าอยู่และปลอดภัย

### ๓.๔ อุปสรรค (ปัจจัยภายนอก)

- สถานการณ์ความไม่มั่นคงทางการเมือง หากผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานครไม่ได้มาจากการเลือกตั้งสังกัดพรรครัฐบาลเสี่ยงข้างมาก อาจมีปัญหาในการทำงานได้

- คณะรัฐมนตรีไม่ทราบแผนการหรือโครงการก่อสร้างต่างๆในภาพใหญ่ของกรุงเทพมหานคร ที่กรุงเทพมหานครได้ออกแบบไว้เสร็จแล้วหรือกำลังออกแบบ และกรอบงบประมาณที่ใช้ในการลงทุน เป็นต้น ดังนั้น เมื่อไม่มีมติ.ร.ม.ก่อสร้างโครงการจึงทำให้เมื่อเวลาขอจัดสรรงบประมาณไม่ได้รับงบประมาณสนับสนุน

๔. วัตถุประสงค์...

๔. วัตถุประสงค์

๑. เพื่อพัฒนาแบบจำลองคณิตศาสตร์วิเคราะห์ปริมาณจราจร และพัฒนาระบบคอมพิวเตอร์ในการวิเคราะห์และแสดงผล เพื่อใช้ในการสนับสนุนในการตัดสินใจดำเนินการโครงการก่อสร้างพร้อมจัดลำดับก่อสร้างในแต่ละปี ที่พร้อมจะสามารถปรับเปลี่ยนให้ทันสมัยได้ (แผนพัฒนาทางหลวงฯแบบพลวัตร) ตามสมมติฐานเดิม

๒. เพื่อ สำนักงานโยธา จักได้มีข้อมูลประจักษ์เชิงตัวเลข เพื่อใช้ในการชี้แจงความเหมาะสมของโครงการต่างๆในภาพรวมของกรุงเทพมหานคร และจักได้นำเสนอขอเงินอุดหนุนรัฐบาลมาพัฒนาโครงการก่อสร้างต่างๆที่ได้จัดลำดับความสำคัญของโครงการไว้แล้ว

๓. เพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการบริการและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งทางบก (เพิ่มโครงข่ายทางหลวง ทางจักรยาน ทางคนเดิน ที่จอดพักรถ ที่จอดรถจักรยาน อาคารจอดรถ ฯลฯ) ให้ประชาชนสามารถเข้าถึงโครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์ ประชาชนมีทางเลือกในการเดินทางเพิ่มขึ้น

๔. เพื่อให้เกิดระบบขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ได้โดยสะดวก ปลอดภัย อันจะเป็นการบรรเทาปัญหาการจราจรในเขตชุมชนหนาแน่นของกรุงเทพมหานครได้อย่างยั่งยืน

## ๕. เป้าหมาย

ประชาชนที่อยู่ในแนวเส้นทางรถไฟฟ้าช่วงละ ๕๐๐ ม. รู้สึกพึงพอใจในการเข้าถึงโครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์ สิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งทางบก เพื่อให้เกิดระบบขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ อย่างน้อยร้อยละ ๗๕ ภายในปี ๒๕๖๖

ประชาชนที่อยู่นอกแนวเส้นทางรถไฟฟ้า (เกินกว่าช่วงละ ๕๐๐ ม.) รู้สึกพึงพอใจโครงข่ายถนนใยแมงมุมเพื่อสนับสนุนโครงข่ายการขนส่งสาธารณะ อย่างน้อยร้อยละ ๖๐ ภายในปี ๒๕๖๖

## ๖. ขั้นตอนการปฏิบัติ

ในการบรรลุแผนแม่บทการพัฒนาทางหลวงท้องถิ่นกรุงเทพมหานครอย่างบูรณาการ เพื่อให้เกิดระบบขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. ๒๕๖๒ – ๒๕๖๖ นี้ ใช้หลักการทำงาน PDCA (Plan Do Check Act) มีขั้นตอนการปฏิบัติ/ผู้รับผิดชอบ ได้แก่

### P: Priority – Purpose - Plan

(คือ การวางแผนการทำงานซึ่งต้องรู้ว่าเราจะให้ใครมีส่วนเกี่ยวข้องในการดำเนินงาน ทำอะไรบ้าง ทำที่ไหน ทำเมื่อไหร่ ทำอย่างไร งบประมาณเท่าไร โดยมีการจัดลำดับความสำคัญของการดำเนินการ)

๖.๑ กรุงเทพมหานคร โดยสำนักงานโยธา เสนอขอรับมติ คร.ม. (ผ่าน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย) เพื่อขอความเห็นชอบจ้างที่ปรึกษาจัดทำแผนแม่บทฯ นี้ ด้วยงบประมาณ ๕๐ ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินการ ๑๘ เดือน โดยต้องมีการประสานงานกับสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักนายกรัฐมนตรี และ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กระทรวงคมนาคม อย่างใกล้ชิด ในฐานะหน่วยงานให้ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะแก่คณะรัฐมนตรี คาดว่าใช้ระยะเวลาประมาณ ๖ เดือน

๖.๒ กรุงเทพมหานคร เสนอขอจัดสรรงบประมาณเงินอุดหนุนรัฐบาล เพื่อขอจ้างที่ปรึกษาจัดทำแผนแม่บทฯ นี้ โดยต้องมีการประสานงานกับสำนักงบประมาณ รัฐบาล อย่างใกล้ชิด ในฐานะหน่วยงานจัดสรรงบประมาณ คาดว่าใช้ระยะเวลาประมาณ ๖ เดือน

D: Directing...

D: Directing & Organizing – Do

(คือการลงมือทำ การดำเนินการ ซึ่งเมื่อดำเนินงานตามแผนงานที่วางไว้ ตามความรับผิดชอบแต่ละ ส่วน พร้อมทั้งมีการจัดทีมงานที่รองรับการดำเนินโครงการ ตามขั้นตอนที่กำหนดให้อยู่ในแผนงานที่วางไว้ เพื่อ มุ่งสู่เป้าหมายความสำเร็จของงาน)

๖.๓ ดำเนินการจ้างที่ปรึกษาโดยวิธีตกลงกับมหาวิทยาลัย และมีการแต่งตั้งคณะกรรมการให้ไป ตามข้อบัญญัติพัสดุ กรุงเทพมหานคร คาดว่าใช้ระยะเวลาประมาณ ๖ เดือน

๖.๔ ที่ปรึกษาดำเนินการศึกษาจัดทำแผนแม่บทอีกประมาณ ๑๘ เดือน โดยมีคณะกรรมการตรวจ การจ้างที่แต่งตั้งตามข้อบัญญัติพัสดุ กรุงเทพมหานคร ควบคุมการทำงานของที่ปรึกษา และจัดให้มีการรับฟัง ความคิดเห็นประชาชนและส่วนราชการเป็นกลุ่มใหญ่อย่างน้อย ๔ ครั้ง ตามกลุ่มพื้นที่ของกรุงเทพมหานคร และจัดให้มีการรับฟังความคิดเห็นเป็นกลุ่มย่อยอีกอย่างน้อย ๔๐ ครั้ง

๖.๕ ขอรับมติคณะรัฐมนตรีในการก่อสร้างตามแผนแม่บทที่ได้มีการจัดลำดับความสำคัญแล้ว และ ขอรับมติคณะรัฐมนตรีในการจ้างที่ปรึกษาออกแบบรายละเอียดในเส้นทางตามลำดับความสำคัญที่ได้จาก การศึกษาแผนแม่บท

๖.๖ เสนอขอจัดสรรงบประมาณเงินอุดหนุนรัฐบาล เพื่อดำเนินการก่อสร้างแต่ละโครงการตามลำดับ ความสำคัญที่ผ่านมติ.ร.ม. และ ขอดำเนินการจ้างที่ปรึกษาออกแบบรายละเอียดตามลำดับความสำคัญที่ผ่านมติ.ร.ม.

๖.๗ ที่ปรึกษาดำเนินการออกแบบรายละเอียดแล้วเสร็จแล้วนำเสนอคณะรัฐมนตรีให้ความเห็นชอบ ก่อสร้าง

๖.๘ ก่อสร้างโครงการให้แล้วเสร็จ

### C: Check - Control - Continue

(หมายถึงการประเมินแผน ประเมินผล การดำเนินโครงการ ประเมินขั้นตอนตรวจสอบการดำเนินงาน ทุกๆขั้นตอนตามแผนที่ตั้งไว้ ซึ่งเป็นลักษณะการประเมินตนเองทั้งการดำเนินการจ้าง การดำเนินการติดตั้ง ให้ ได้ตามแผน และตามเป้าหมายที่ตั้งไว้)

๖.๙ วัดความพึงพอใจของประชาชนโดยสำนักการโยธา ทั้งก่อนดำเนินการก่อสร้าง และภายหลังแต่ ละโครงการแล้วเสร็จไม่เกิน ๓๐ วัน และ ๑๘๐ วัน อย่างน้อยครั้งละ ๓๐๐ แบบสอบถาม

๖.๑๐ เปรียบเทียบแบบจำลองคณิตศาสตร์กับผลลัพธ์ที่เกิดขึ้นจริงของแต่ละโครงการว่ามีความสอดคล้อง หรือมีความคลาดเคลื่อนมากน้อยเพียงใด เพื่อใช้ในการปรับแก้หรือปรับปรุงโครงการในอนาคตต่อไป

### A: Act - Adjust plan & Action to improvement

(หมายถึง การนำผลการประเมินมาพัฒนา ปรับปรุงแก้ไข ปรับแต่งเร่งรัดในส่วนที่ล่าช้า หรือยังไม่มี ประสิทธิภาพ โดยนำผลการประเมินมาวิเคราะห์ว่ามีขั้นตอนใดที่ควรปรับปรุงหรือพัฒนาสิ่งที่ดีอยู่แล้วให้ ดียิ่งขึ้นไป และสังเคราะห์รูปแบบการดำเนินการใหม่อย่างเหมาะสม เพื่อให้หน่วยงานและบุคลากรมีการพัฒนา ยิ่งๆขึ้น รวมถึงการพัฒนาความรู้ และการดำเนินการ)

๖.๑๑ ในกรณีที่แต่ละปีงบประมาณได้รับงบประมาณไม่ปฏิบัติตามแผนงานที่ได้วางไว้ ระบบคอมพิวเตอร์ สามารถประมวลผลเหตุการณ์ให้เป็นไปตามเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นจริง เพื่อจัดลำดับความสำคัญใหม่ของโครงการ ก่อสร้างให้ทันสมัยได้ตลอดเวลา ตามสมมุติฐานเดิมที่ได้กำหนดไว้ก่อนหน้า

๗. งบประมาณ...

### ๗. งบประมาณที่ต้องใช้และระยะเวลาดำเนินการ

งบประมาณที่ต้องใช้ในการจ้างที่ปรึกษาจัดทำแผนแม่บทนี้มีกรอบงบประมาณ ๕๐ ล้านบาท จากเงินอุดหนุนรัฐบาล โดยใช้ระยะเวลาการศึกษาประมาณ ๑๘ เดือน ซึ่งประกอบด้วยงานหลักต่างๆ ได้แก่ การศึกษานโยบายเศรษฐกิจสังคมในภาพใหญ่ การศึกษาแผนแม่บทและแผนปฏิบัติของแต่ละหน่วยงาน การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม ด้านการจราจรและขนส่ง การเก็บข้อมูลในสนาม การจัดทำแผนแม่บทและแผนพัฒนาทางหลวงท้องถิ่น การรับฟังความคิดเห็นประชาชนแยกตามแต่ละกลุ่มเป้าหมาย การรวบรวมแผนการลงทุนของสำนักงานเขตและสำนักงานโยธา การพัฒนาระบบฐานข้อมูลสารสนเทศ การตรวจสอบฐานข้อมูลกับข้อมูลจริงที่วัดได้จากในสนาม และ การพัฒนาระบบช่วยในการตัดสินใจ

### ๘. แนวทางการบริหารความเสี่ยง

ในการดำเนินการ แผนแม่บทการพัฒนาทางหลวงท้องถิ่นกรุงเทพมหานครอย่างบูรณาการฯ อาจมี ปัญหาอุปสรรค หรือความเสี่ยงในด้านที่อาจจะทำให้โครงการไม่ประสบผลสำเร็จได้ ดังนี้

หัวข้อ	ความเสี่ยงที่จะเกิดขึ้น	แนวทางการบริหารความเสี่ยง
ปัจจัยภายใน	๑. ขั้นตอน ขอรับมติ ค.ร.ม. (ผ่าน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย) เพื่อขอความเห็นชอบในหลักการดำเนินจ้างที่ปรึกษาจัดทำแผนแม่บทฯ -ผู้บริหารกรุงเทพมหานครอาจขาดความเข้าใจ และมองไม่เห็นความสำคัญของโครงการ	สำนักงานโยธา ต้องนำเสนอถึงหลักการและเหตุผล ความจำเป็น และข้อดี-ข้อเสีย เพื่อให้ผู้บริหาร กรุงเทพมหานครเห็นถึงความสำคัญของการดำเนินโครงการและ ประโยชน์ที่กรุงเทพมหานครจะได้รับ
	๒. ขั้นตอน ดำเนินการจ้างที่ปรึกษาโดยวิธีตกลงกับมหาวิทยาลัย -สำนักงานโยธาอาจได้ที่ปรึกษาที่ไม่มีคุณภาพ	สำนักงานโยธา ต้องมีมาตรการตรวจสอบและคัดกรองที่ปรึกษาอย่างชัดเจน เช่น ประวัติ/ผลงาน/ชื่อเสียง บุคลากร เป็นต้น และอาจเข้าไปขอรับข้อเสนอแนะกับกรมทางหลวงเพิ่มเติม
ปัจจัยภายนอก	๓. ขั้นตอน ขอรับมติ ค.ร.ม. (ผ่าน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย) เพื่อขอความเห็นชอบในหลักการดำเนินจ้างที่ปรึกษาจัดทำแผนแม่บทฯ -รมต.มหาดไทย และคณะรัฐมนตรี ขาดความเข้าใจ และมองไม่เห็นความสำคัญของโครงการ	กรุงเทพมหานคร ต้องนำเสนอถึงหลักการและเหตุผล ความจำเป็น และข้อดี-ข้อเสีย เพื่อให้รมต.มหาดไทย และคณะรัฐมนตรีเห็นถึงความสำคัญของการดำเนินโครงการและประโยชน์ที่กรุงเทพมหานครจะได้รับ โดยชี้แจงว่าเป็นการทำเสริมให้สอดคล้อง สนับสนุนการทำงานตามแผนพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๒ (พ.ศ.๒๕๖๐ – ๒๕๖๔) ทั้งนี้ต้องมีการประสานงานอย่างใกล้ชิด (หลักการประสานพลัง) กับ สำนักงานพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร เป็นสำคัญ เนื่องจากเป็นหน่วยงานให้ข้อคิดเห็น-ข้อเสนอแนะคณะรัฐมนตรี ก่อนที่คณะรัฐมนตรีจะมีมติคณะรัฐมนตรีในเรื่องดังกล่าว

หัวข้อ (ต่อ)...

หัวข้อ (ต่อ)	ความเสี่ยงที่จะเกิดขึ้น	แนวทางการบริหารความเสี่ยง
	๔. ขั้นตอน ขอจัดสรรงบประมาณเงินอุดหนุน รัฐบาล -สำนักงบประมาณอาจไม่เข้าใจรายละเอียด ประมาณราคาค่าจ้างที่ปรึกษา แล้วส่งผลให้ จัดสรรงบประมาณให้กรุงเทพมหานครไม่ เป็นไปตามแผน	กรุงเทพมหานคร ต้องมีการประสานรายละเอียด กับกรมบัญชีกลางเพื่อกำหนดอัตราค่าจ้างให้ ถูกต้องตามมติ ค.ร.ม.และหนังสือเวียนสั่งการใน ส่วนที่เกี่ยวข้อง และจัดทำรายละเอียดให้ถูกต้อง พร้อมประสานกับสำนักงบประมาณอย่างใกล้ชิด
	๕. ขั้นตอน ที่ปรึกษาดำเนินการศึกษาจัดทำ แผนแม่บทฯ/ขั้นตอนออกแบบรายละเอียด/ ขั้นตอนก่อสร้าง-รับฟังความคิดเห็นประชาชน -ประชาชนคัดค้านต่อต้านโครงการ	กรุงเทพมหานคร ต้องใช้หลักการมีส่วนร่วมของ ประชาชน (ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วย การรับฟังความคิดเห็นของประชาชน พ.ศ.๒๕๔๘) และหลักการจัดการความขัดแย้ง เพื่อให้ประชาชน ยอมรับและสนับสนุน

#### ๙. การประเมินผล

สำนักการโยธา กรุงเทพมหานคร จะเป็นผู้ประเมินผลความพึงพอใจกลุ่มเป้าหมายได้แก่

๙.๑ ประชาชนที่อยู่ในแนวเส้นทางรถไฟฟ้าข้างละ ๕๐๐ ม. (ที่เปิดให้บริการ และได้มีการปรับปรุงตามโครงการนี้แล้ว ๓๐ วัน และ ๑๘๐ วัน) ถึงการเข้าถึงโครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์ สิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งทางบก เพื่อให้เกิดระบบขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ จำนวนตัวอย่างอย่างน้อย ๓๐๐ ชุด ต่อ ระยะความยาวรถไฟฟ้า ๑ ก.ม. ด้วยไปรษณีย์บัตร หรือ แบบสอบถามทางอินเทอร์เน็ต โดยมีเกณฑ์ผ่านการประเมินความพึงพอใจคืออย่างน้อยร้อยละ ๗๕ ภายในปี ๒๕๖๖

๙.๒ ประชาชนที่อยู่นอกแนวเส้นทางรถไฟฟ้า (เกินกว่าข้างละ ๕๐๐ ม. และได้มีการปรับปรุงตามโครงการนี้แล้ว ๓๐ วัน และ ๑๘๐ วัน) รู้สึกพึงพอใจโครงข่ายถนนใยแมงมุมเพื่อสนับสนุนโครงข่ายการขนส่งสาธารณะ จำนวนตัวอย่างอย่างน้อย ๓๐๐ ชุด ต่อ ๑ เขต ด้วยไปรษณีย์บัตร หรือ แบบสอบถามทางอินเทอร์เน็ต โดยมีเกณฑ์ผ่านการประเมินความพึงพอใจคืออย่างน้อยร้อยละ ๖๐ ภายในปี ๒๕๖๖

## บรรณานุกรม

๑. เอกสารประชุมประจำปี ๒๕๕๘ เรื่องทิศทางการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๒ (พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๔) สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ  
สำนักนายกรัฐมนตรี <http://www.nesdb.go.th/Default.aspx?tabid=๕๓๗>
๒. เอกสารโครงการจ้างที่ปรึกษาจัดทำแผนพัฒนาทางหลวงเชื่อมโยงการคมนาคมขนส่งอย่างบูรณาการ  
สำนักแผนงาน กรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม
๓. พ.ร.บ. ระเบียบบริหารราชการกรุงเทพมหานคร พ.ศ. ๒๕๒๘ (รวมที่แก้ไข)
๔. พ.ร.บ.ทางหลวง พ.ศ. ๒๕๓๕ (ปรับปรุงปี ๒๕๔๙)
๕. พ.ร.บ. จัดระเบียบรถยนต์ในเขตเทศบาล และสุขาภิบาล พ.ศ.๒๕๐๓

## ประวัติผู้เขียน

ชื่อ นายโรจน์ ไตรวิทยาศิลป์

ตำแหน่ง (ปัจจุบัน) วิศวกรโยธาชำนาญการพิเศษ ด้าน คำนวณและออกแบบ

กลุ่มงานวิศวกรรมทาง ๑ สำนักงานออกแบบ สำนักงานโยธา

### ประวัติการศึกษา

คุณวุฒิและวิชาเอก (ปริญญา/ประกาศนียบัตร)	ปีที่สำเร็จการศึกษา	สถาบัน
-เตรียมระดับปริญญาเอก (DEA) สาขาโครงสร้าง (นักเรียนทุนกรุงเทพมหานคร)	๒๕๔๗	Ecole Normale Supérieure de CACHAN มหาวิทยาลัยรัฐบาลฝรั่งเศส
-ประกาศนียบัตรบัณฑิตทางการประเมิน ราคาและทรัพย์สิน	๒๕๔๑	มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
-วิศวกรรมศาสตรบัณฑิต วศน. สาขาวิศวกรรมการก่อสร้าง	๒๕๔๐	สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้า เจ้าคุณทหารลาดกระบัง

### ประวัติการรับราชการ

วัน เดือน ปี	ตำแหน่ง	สังกัด
๑๒.ม.ค. ๔๑	วิศวกร ๓	กองออกแบบ สำนักงานโยธา
๑.ก.ค. ๔๑	วิศวกรโยธา ๓	กองออกแบบ สำนักงานโยธา
๑๒.ม.ค. ๔๓	วิศวกรโยธา ๔	กองออกแบบ สำนักงานโยธา
(๑๘ ก.ค. ๔๔ ลาศึกษาต่อจนถึงวันที่ ๒๙ มี.ค. ๒๕๔๗)		
๑.เม.ย. ๔๗	วิศวกรโยธา ๕	กองออกแบบ สำนักงานโยธา
๑๖.ก.ค. ๔๗	วิศวกรโยธา ๕	สำนักงานออกแบบ สำนักงานโยธา
๑๕.เม.ย. ๕๐	วิศวกรโยธา ๖ว (ด้านออกแบบและคำนวณ)	สำนักงานออกแบบ สำนักงานโยธา
๘.มิ.ย. ๕๑	วิศวกรโยธา ๗วข (ด้านออกแบบและคำนวณ)	สำนักงานออกแบบ สำนักงานโยธา
๑๕.ส.ค. ๕๔	วิศวกรโยธาชำนาญการ (ด้านออกแบบและคำนวณ)	สำนักงานออกแบบ สำนักงานโยธา
๔.ม.ค. ๕๖	วิศวกรโยธาชำนาญการพิเศษ (ด้านออกแบบและคำนวณ)	สำนักงานออกแบบ สำนักงานโยธา

### การฝึกอบรมและดูงาน

ปี พ.ศ.	วันที่-เดือน	หลักสูตร	สถาบัน
๒๕๕๘	๑๖.๓๐ มิ.ย.	การออกแบบและการเสริมความแข็งแรงของอาคาร	สำนักงานโยธา
	๒๓-๒๔ ก.ค.	ตามมาตรฐานโยธาธิการและผังเมือง	
	๓-๔ ส.ค.	(แรงแผ่นดินไหว มยผ ๑๓๐๑, ๑๓๐๒) (แรงลม มยผ. ๑๓๑๑)	
๒๕๕๗	๑๗-๑๘	การพัฒนามาตรฐานการออกแบบ	กรมทางหลวง
	๒๔ พ.ย. ๕๗	ทางหลวงและสะพานของประเทศไทย	
๒๕๕๑	๒๐-๒๔ ต.ค.	The international Training Program for Seismic Design Of Structures and Hazard Mitigation (แผ่นดินไหวและโครงสร้างต้านทานฯ)	รัฐบาลไต้หวัน
๒๕๔๘	๒๖ - ๒๘ เม.ย.	การออกแบบสะพานคอนกรีต	จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
	๒ - ๓ พ.ค.	และสะพานเหล็ก	
๒๕๔๘	๗, ๒๒-๒๖ ส.ค.	การพัฒนาบุคลากรอาวุโส	กระทรวงคมนาคม
		ด้านการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน	