



กรมการขนส่งทางราง

การประชุมสัมมนาเพื่อประชาสัมพันธ์และการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1

งานศึกษาเพื่อพัฒนาแบบจำลองการคาดการณ์ความต้องการเดินทางด้วยระบบราง

และการพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะที่ 2

แนะนำโครงการ M-MAP2



วันอังคารที่ 1 – วันพฤหัสบดีที่ 3 มีนาคม 2565 (3 กลุ่ม)

โดย รองศาสตราจารย์ ดร.พงษ์ศักดิ์ สุริยวนากุล (ผู้จัดการโครงการ)





ลำดับเหตุการณ์ที่สำคัญ

พ.ศ. 2553

เกิด M-MAP โครงข่าย 12 เส้นทาง
ระยะทางรวม 509 กม.

กระทรวงคมนาคม (คค.) โดยสำนักงานนโยบาย
และแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ได้จัดทำ
แผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขต
กรุงเทพมหานครและปริมณฑล
(M-MAP)

คจร.1/58 มีมติให้ คค. ดำเนินการศึกษา
M-MAP2

ในการประชุมครั้งที่ 1/2558 เมื่อวันที่ 10 มิ.ย. 58
คณะกรรมการจัดการจราจรทางบก (คจร.) ได้รับ
ทราบสถานการณ์ดำเนินโครงการตามแผน
M-MAP และมีมติให้ คค. ดำเนินการศึกษาแผน
แม่บทระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขต
กรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พื้นที่ต่อเนื่อง)
ระยะที่ 2 (M-MAP2)

พ.ศ. 2560

เริ่มการศึกษา M-MAP2 Blueprint

สนข. และ JICA เริ่มทำการศึกษา M-MAP2
Blueprint ตั้งแต่เดือนมีนาคม 2560

พ.ศ. 2558

- คค. ได้ประสานความร่วมมือผ่านองค์กร
ความร่วมมือระหว่างประเทศของญี่ปุ่น (JICA)
ให้ ศักยภาพ ศักยภาพ และนโยบาย
M-MAP2 (M-MAP2 Blueprint) และ
มอบหมายให้ สนข. ศึกษาร่วมกับ JICA

พ.ศ. 2561

**ดำเนินการศึกษา M-MAP2
Blueprint แล้วเสร็จ**

M-MAP2 Blueprint ทำการศึกษาแล้ว
เสร็จเมื่อเดือนกันยายน 2561 โดยเป็น
การศึกษาเพื่อกำหนดทิศทางและนโยบาย
การพัฒนาโครงข่าย M-MAP2

พ.ศ. 2562

- คจร.1/62 มีมติรับทราบผลการศึกษา M-MAP2
Blueprint เมื่อวันที่ 3 ม.ค. 62
- คจร. รับทราบมติ คจร.1/62 เกี่ยวกับผลการศึกษา
M-MAP2 Blueprint แล้วเมื่อวันที่ 22 ม.ค. 62
- กรมการขนส่งทางราง (วส.) ได้รับการจัดตั้งเมื่อ
วันที่ 15 เม.ย. 62 ซึ่งการวางแผน M-MAP2
จึงเป็นการกระทำของ วส.

พ.ศ. 2564

**วส. เริ่มศึกษา M-MAP2
ตั้งแต่ ก.ค.64**



เหตุผลและความจำเป็นของการศึกษา

บริบทการเติบโตของเมืองเปลี่ยนไปจากเดิม การขยายตัวออกไปในพื้นที่ชานเมืองมากขึ้น

อนาคตประเทศไทยจะก้าวเข้าสู่สังคมผู้สูงอายุ

เพื่อให้เกิดความชัดเจนในการดำเนินงานและการลงทุนพัฒนาโครงข่ายในส่วนที่เหลือ ลดความซ้ำซ้อนของโครงข่ายและการะในการลงทุนของรัฐบาล

แผน M-MAP มุ่งพัฒนาโครงข่ายรถไฟฟ้าเฉพาะพื้นที่ศูนย์กลางธุรกิจในรัศมี 20 กิโลเมตรจากศูนย์กลางกรุงเทพมหานครเท่านั้น มีหลายพื้นที่ที่มีความต้องการเดินทางสูง แต่โครงข่ายรถไฟฟ้ายังไม่ถึง

ดังนั้น เพื่อให้การพัฒนาาระบบขนส่งมวลชนทางรางในระยะต่อไปมีความครอบคลุมและสอดคล้องกับบริบทในปัจจุบันและการเติบโตของเมืองในอนาคต จึงจำเป็นต้องศึกษา

ดังนั้น เพื่อให้การวางแผนในการพัฒนาโครงข่าย M-MAP2 สัมฤทธิ์ผลตามเป้าหมายได้อย่างแท้จริง จึงจำเป็นต้องศึกษา

JICA ได้ให้ข้อเสนอแนะใน M-MAP2 Blueprint ว่า “การวางแผนเพื่อกำหนดโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนทางรางใน M-MAP2 จะเกิดผลสัมฤทธิ์สูงสุดและสามารถตอบสนองต่อความต้องการการเดินทางประชาชนได้อย่างแท้จริง ค. ควรพัฒนาแบบจำลองการคาดการณ์ความต้องการเดินทางด้วยระบบรางขึ้นมาเฉพาะ”

“การศึกษาเพื่อพัฒนาแบบจำลองการคาดการณ์ความต้องการเดินทางด้วยระบบรางและการพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะที่ 2 (M-MAP2)”

ดำเนินการมีส่วนร่วม เพื่อสร้างความรู้ และความเข้าใจ - 05

ดำเนินการตามกระบวนการมีส่วนร่วมของประชาชนและการประชาสัมพันธ์ เรื่องระบบการขนส่งมวลชนทางราง เพื่อสร้างความรู้ความเข้าใจและความร่วมมือจากประชาชน

จัดลำดับความสำคัญ และแผนการลงทุน - 04

จัดลำดับความสำคัญของแต่ละเส้นทาง เพื่อจัดทำแผนการดำเนินงานในการพัฒนาระบบขนส่งมวลชน รวมทั้งแผนการเงินในการลงทุน กำหนดแนวทางและกลยุทธ์ในการดำเนินโครงการระบบขนส่งมวลชนทางราง

01 - เพื่อทบทวนสถานะปัจจุบัน

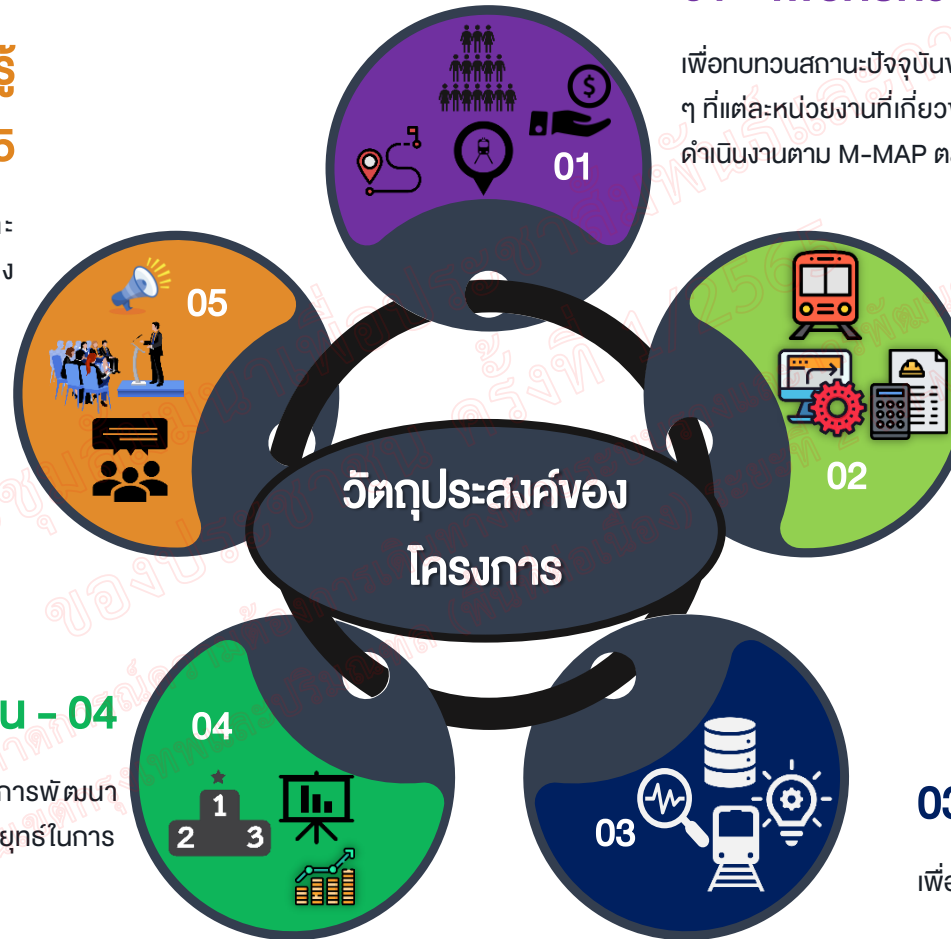
เพื่อทบทวนสถานะปัจจุบันของโครงการตาม M-MAP และทำการประสานแผนงานความก้าวหน้าต่างๆ ที่แต่ละหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอยู่ระหว่างดำเนินการ รวมทั้งรวบรวมปัญหาอุปสรรคที่เกิดจากการดำเนินงานตาม M-MAP ตลอดจนการทบทวนแนวทางตาม M-MAP2 Blueprint

02 - เพื่อศึกษาทบทวนความเหมาะสม

เพื่อศึกษาทบทวนความเหมาะสมของโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนทางราง รวมถึงแต่ละเส้นทางและรูปแบบการพัฒนาโครงการที่ได้กำหนดไว้ใน M-MAP แต่ยังไม่ได้ดำเนินการก่อสร้าง และทบทวนโครงข่ายที่เสนอไว้ใน M-MAP2 Blueprint และเสนอเพิ่มเติมเพื่อให้สอดคล้องกับรูปแบบการขยายตัวและการพัฒนาเมือง

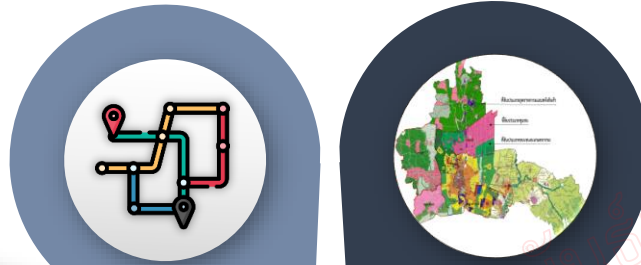
03 - เพื่อพัฒนาแบบจำลอง

เพื่อพัฒนาแบบจำลองการคาดการณ์ความต้องการเดินทางด้วยระบบราง



โครงข่ายรถไฟฟ้าที่มีความครอบคลุม

แผนพัฒนาโครงข่ายรถไฟฟ้าที่มีความครอบคลุมพื้นที่ที่มีความต้องการเดินทางสูงแต่โครงข่ายยังเข้าไม่ถึง



บรรเทาปัญหาการจราจร

เพื่อบรรเทาการจราจรติดขัดในพื้นที่ศูนย์กลางเมืองกรุงเทพมหานคร



เพิ่มประสิทธิภาพโครงข่ายลดการลงทุนที่ไม่จำเป็น

เพิ่มประสิทธิภาพโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนทางรางในภาพรวมของกรุงเทพมหานครและปริมณฑล เพื่อให้มีการใช้ประโยชน์อย่างสูงสุด ลดความซ้ำซ้อน เพื่อลดการลงทุนและงบประมาณในโครงข่ายที่ไม่มีควมจำเป็นในสภาวะการณ์ปัจจุบัน



การพัฒนาที่สอดคล้องกับผังเมือง

การพัฒนาระบบขนส่งมวลชนทางรางในระยะต่อไปสอดคล้องกับทิศทางการพัฒนาและแนวคิดการวางผังเมืองในอนาคต และเกิดการบูรณาการร่วมกันระหว่างโครงข่ายระบบขนส่งสาธารณะรูปแบบอื่นได้อย่างมีประสิทธิภาพ



ยกระดับคุณภาพชีวิตในการเดินทาง

ยกระดับคุณภาพชีวิตการเดินทางของประชาชนให้มีความรวดเร็ว สะดวก ปลอดภัยและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม



ได้แบบจำลองที่เป็นเครื่องมือสำหรับพัฒนาระบบรางโดยเฉพาะ

ได้เครื่องมือในการวิเคราะห์เพื่อคาดการณ์ความต้องการเดินทางด้วยระบบรางสำหรับใช้ประกอบการจัดทำแผนพัฒนาโครงข่ายแผนงาน หรือนโยบายต่าง ๆ ของภาครัฐได้อย่างมีประสิทธิภาพ



ส่งเสริมการใช้ระบบขนส่งสาธารณะแทนรถยนต์ส่วนบุคคล

สามารถส่งเสริมให้ประชาชนปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการเดินทางโดยใช้ระบบขนส่งสาธารณะแทนการใช้รถส่วนบุคคลอย่างเป็นรูปธรรม



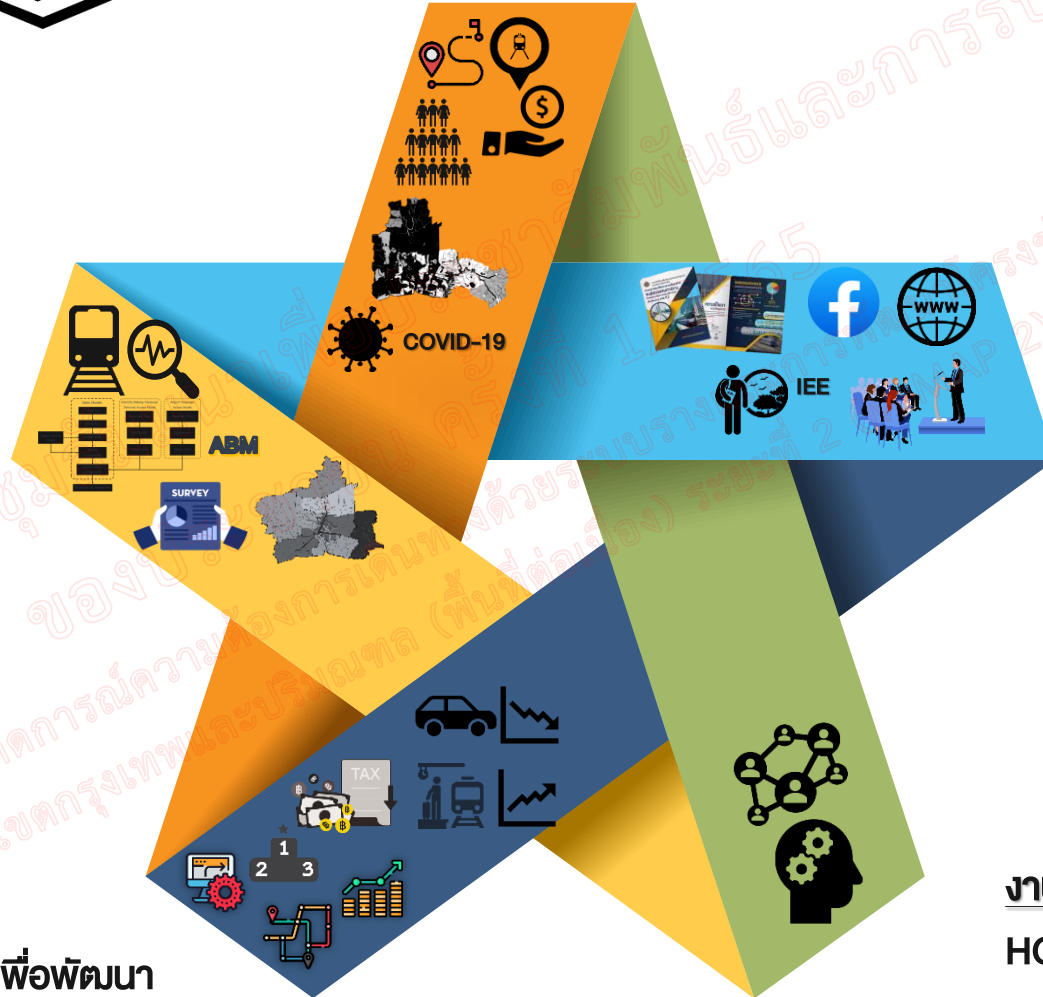


งานส่วนที่ 1 การรวบรวม ศึกษาและทบทวนข้อมูล

ประกอบด้วยงาน 5 ส่วน ดังนี้



งานส่วนที่ 2 การพัฒนาแบบจำลองการคาดการณ์ความต้องการเดินทางด้วยระบบราง (RAILWAY DEMAND FORECAST MODEL)



งานส่วนที่ 5 การประชาสัมพันธ์ การมีส่วนร่วม และการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น

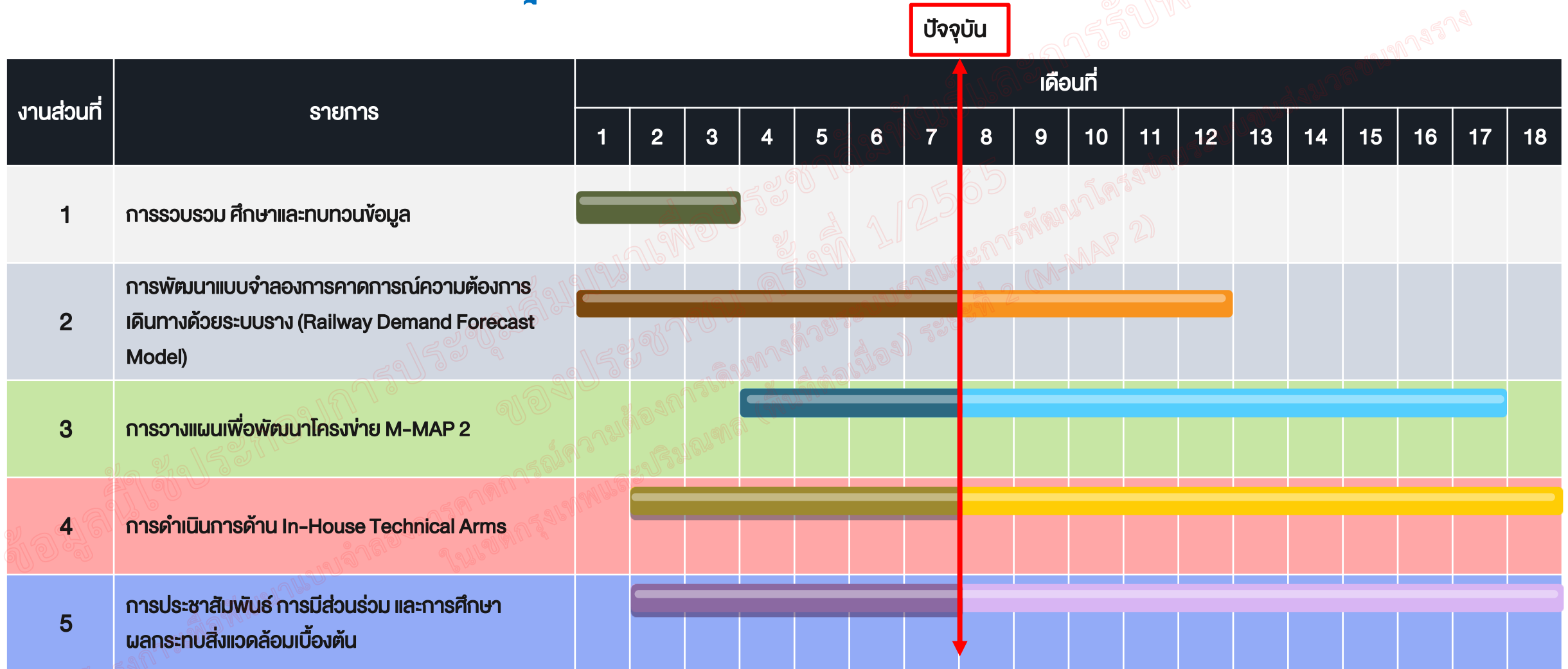


งานส่วนที่ 3 การวางแผนเพื่อพัฒนาโครงข่าย M-MAP2

งานส่วนที่ 4 การดำเนินการด้าน IN-HOUSE TECHNICAL ARMS



ระยะเวลาดำเนินการศึกษา 18 เดือน : 15 กรกฎาคม 2564 – 14 มกราคม 2566





THANK YOU