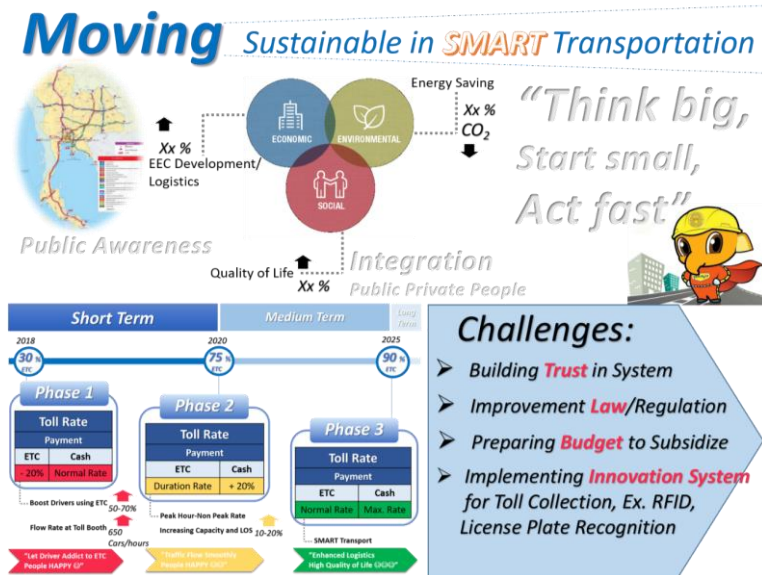


# รายงานข้อเสนอการเปลี่ยนแปลง

แควลีน วงศ์ศิริไพศาล  
วิศวกรโยธาชำนาญการ  
กรมทางหลวง

## สรุปสาระสำคัญ



ผลลัพธ์ที่คาดหวัง และตัวชี้วัดความสำเร็จ ของข้อเสนอการเปลี่ยนแปลงทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ช่วงกรุงเทพฯ - ชลบุรี - พัทยา มีการระบายรถ เพื่อการคมนาคมขนส่งที่สะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย สามารถเชื่อมโยงไปสู่พื้นที่โครงการระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (EEC) ได้อย่างมีประสิทธิภาพสูง ส่งเสริมนโยบายรัฐบาล มั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน นโยบาย EEC และนโยบาย National e- Payment

โดยมีตัวชี้วัดความสำเร็จคือ มีผู้ใช้ทางชำระค่าธรรมเนียมผ่านทางด้วยระบบเงินอิเล็กทรอนิกส์ หรือ Electronic Toll Collection System (ETC) จำนวน 90% ภายในปี พ.ศ. 2568

เพื่อนำไปสู่การเป็น “SMART Transport” แบบยั่งยืน การระบายรถหน้าด่านฯ ได้ดี จะสามารถช่วยลดก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ได้ ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของภาคขนส่งที่เป็นไปตามเป้าหมายตามความตกลงปารีส ที่รัฐบาล

ไทยได้กำหนดเป้าหมายการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกลงร้อยละ 20-25 ภายในปี 2573

### แนวคิด มุมมอง ของนางสาวเกวลิณ วังศิริไพศาล

เป้าหมายการเข้ารับราชการ เพื่อมีส่วนร่วมดำเนินงานให้ประชาชนไทยมีความสุข

มองภาพรวมของประเทศ มุ่งการทำงานเพื่อไปสู่เป้าหมายเดียวกัน ใช้หัวใจคิดว่าประชาชนต้องการอะไร ใช้ทรัพยากรที่มีอย่างคุ้มค่า เพื่อสร้างผลลัพธ์เชิง High Value, Low Budget

เพื่อก้าวให้ทันการเปลี่ยนแปลงของโลก การนำเอาเทคโนโลยีนวัตกรรมใหม่ ๆ มาใช้ เป็นสิ่งที่ควรให้ความสำคัญ แต่สิ่งสำคัญที่ต้องพัฒนาควบคู่กันไปคือเรื่องคน ในการตระหนักรู้ (People Awareness) ให้มีจิตใจที่จะพัฒนาประเทศไปในทางที่ดีร่วมกัน ทั้งหน่วยงานราชการ เอกชน และประชาชน (Public Private People) โดยการปลูกฝังตั้งแต่ปฐมวัย และเริ่มทำได้ด้วยตัวเอง ในทุกคน

ก้าวข้ามอุปสรรคต่าง ๆ ที่มี เพื่อการพัฒนาประเทศ

การทำงานร่วมกันระหว่างหน่วยงานเป็นสิ่งสำคัญ ควรมองความสำเร็จของประเทศร่วมกัน

### ความรู้และประสบการณ์ ที่ได้จากการฝึกอบรม

“SMART Nation” คือ การดำเนินการกระบวนการใด กระบวนการหนึ่ง เพื่อให้ได้ผลลัพธ์เป็นความสุขของประชาชน (หรือการมีคุณภาพชีวิตที่ดี) ในชาติอย่างยั่งยืน

“Sustainable” ความยั่งยืนเกิดจากสมดุลใน 3 มิติ ได้แก่ ด้านเศรษฐกิจ ด้านสังคม และด้านสิ่งแวดล้อม

“SMART Transportation” คือ โครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมที่เป็นตัวเชื่อมความสัมพันธ์ในทุกมิติ ในการพัฒนาให้สามารถเติบโตได้อย่างยั่งยืน

“Think Big, Start Small, Act Fast” แนวความคิดที่ได้จากการเรียนรู้ครั้งนี้ เพื่อนำมาประยุกต์ใช้กับการพัฒนาประเทศไทย ให้ไปสู่การเป็น SMART NATION หรือการเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการแก่ประชาชน หมายถึง ควรใช้เวลาในการวางแผน/R&D ให้มากเพียงพอ มองภาพใหญ่ของประเทศแบบองค์รวม (Holistic) และเพื่อให้การดำเนินการใด ๆ ข้ามผ่านปัญหา/อุปสรรคไปได้ นั่นคือการเริ่มต้นจากจุดเล็ก ๆ ด้วยโครงการนำร่อง (Pilot Project) นั้นหากเกิดความผิดพลาดยังสามารถยกเลิก หรือแก้ไขให้กลับมาได้โดยไม่ต้องสูญเสียเงินลงทุนเป็นจำนวนมาก ท้ายสุดคือการเริ่มทำต้องเร็ว หากกลัวการผิดพลาด

จนไม่กล้าที่จะเริ่มทำแล้ว การพัฒนาาก็จะเกิด  
ได้ช้า

“People Awareness” คืออีกหนึ่ง  
หัวใจหลักของการพัฒนาประเทศ ต้องเริ่มต้น  
จากทุกคนมีความตระหนักรู้ ร่วมกันมุ่งไปสู่  
เป้าหมาย ทิศทาง เดียวกันเพื่อการพัฒนาใน  
ประเทศชาติ ไม่จำเป็นต้องให้ภาครัฐ  
ภาคเอกชน ภาคประชาชน “Public Private  
People” ส่วนใดส่วนหนึ่งดำเนินการเพียง  
เพราะเป็นหน้าที่ แต่ทุกคนสามารถเอาใจใส่  
ช่วยกันทำหน้าที่แทนกันได้ เพื่อให้เกิดผลให้  
ชาติไทยพัฒนาาร่วมกัน

**การนำมาประยุกต์ใช้กับงานราชการ**  
เริ่มจากการนำหลักคิด “Think Big,  
Start Small, Act Fast” มาประยุกต์ใช้กับ  
งานที่รับผิดชอบ และมีความเชื่อมโยงกับนโยบาย  
รัฐบาล รวมถึงระบบที่มีอยู่ในปัจจุบันและ  
สิ่งที่ควรเปลี่ยนแปลง ทั้งในเชิงกระบวนการ  
ขั้นตอน และเทคนิค รวมไปถึงการสร้าง  
ความตระหนักรู้ “People Awareness”  
ของประชาชนไทย ให้เกิดขึ้น เพื่อสร้าง  
ผลลัพธ์ที่นำไปสู่การเป็น “SMART Transport”  
“SMART NATION” ในแบบที่ยั่งยืน “Sustainable”

หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง กระทรวง  
คมนาคม กรมทางหลวง (กองทางหลวง  
พิเศษระหว่างเมือง)

กระทรวงคมนาคม การทางพิเศษ  
แห่งประเทศไทย

กระทรวงคมนาคม กรมการขนส่งทางบก  
กระทรวงพลังงาน

กระทรวงการคลัง กรมบัญชีกลาง  
(เงินทุนค่าธรรมเนียมผ่านทาง)

**แผนดำเนินงาน และประโยชน์ที่  
ได้รับ**

การนำความรู้มาใช้หรือประยุกต์ใช้ใน  
การปฏิบัติงานที่รับผิดชอบหรืองานของ  
กรมทางหลวงให้เกิดประสิทธิภาพและประสิทธิผล  
ยิ่งขึ้น มีดังต่อไปนี้

จากการนำนโยบายรัฐ เรื่อง โครงการ  
พัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก  
(Eastern Economic Corridor, EEC) มา  
เชื่อมโยงกับการนำความรู้ที่ได้จากการอบรม  
ครั้งนี้ กรมทางหลวง จะเป็นลิงค์เชื่อมต่อ  
สำคัญในการมีส่วนให้นโยบาย EEC ประสบ  
ผลสำเร็จ เนื่องจากภาครัฐได้ลงทุนสูงในแผน  
การพัฒนาพื้นที่ EEC หากการคมนาคม  
ขนส่งระหว่างจังหวัดไปสู่พื้นที่เป้าหมายต้อง  
เกิดการติดขัด ไม่ต่อเนื่อง จะส่งผลกระทบ  
เป็นอย่างมาก และในทางกลับกัน ถ้าหาก  
หน่วยงานสามารถหาวิธีการบริหารจัดการให้  
การคมนาคมขนส่งในพื้นที่ดังกล่าวได้อย่าง  
ราบรื่น ปลอดภัย คล่องตัว รวดเร็ว (Smooth)  
แล้วนั้น จะส่งผลในเชิงบวก และทำให  
นโยบายรัฐ ไปสู่เป้าหมายที่ตั้งไว้ได้อย่างมี  
ประสิทธิภาพ สามารถสร้างความสุข และ  
คุณภาพชีวิตให้ประชาชนได้ดีเยี่ยม

มาตรการแรกที่สามารถดำเนินการได้ทันที แบบ “Less is more” เมื่อดำเนินการแล้วจะเกิดผลกระทบเชิงบวกอย่างกว้างขวางและเป็นหัวใจสำคัญของการเชื่อมโยงพื้นที่ลงทุนที่ภาครัฐวางเป้าหมายสำหรับการพัฒนาด้านเศรษฐกิจ ด้านสังคม และด้านสิ่งแวดล้อม ให้เกิดการยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนไทยให้ดียิ่งขึ้นอย่างยั่งยืน คือ การบริหารจัดการการขนส่ง EEC ระยะเร่งด่วน

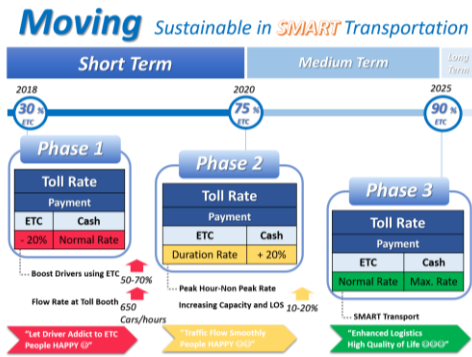
เนื่องด้วยเส้นทางหลักที่ใช้ในการคมนาคมขนส่งจากกรุงเทพฯ ไปยังพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (EEC) ในปัจจุบัน พ.ศ. 2561 นั้น ได้แก่ ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ช่วงกรุงเทพฯ-พัทยา และจะขยายถึงมาบตาพุดใน พ.ศ. 2563 นั้น เพื่อให้ผู้ขับขี่ยานพาหนะที่ส่วนมากเป็นรถยนต์ที่นั่งส่วนบุคคล สามารถเดินทางผ่านช่องทางพิเศษไปสู่พื้นที่ EEC ได้อย่างรวดเร็วและมีประสิทธิภาพ การบริหารจัดการการขนส่ง EEC ระยะเร่งด่วนจะมุ่งเน้นไปที่การส่งเสริมการใช้ระบบการเก็บค่าผ่านทางพิเศษแบบอิเล็กทรอนิกส์ (Electronic Toll Collection System: ETCs) หรือ ระบบค่าผ่านทางพิเศษบัตรอัตโนมัติ Easy Pass และ M-pass เนื่องจากเป็นวิธีการใช้ทรัพยากรที่มีอยู่แล้วให้สามารถใช้ประโยชน์ได้สูงสุดในระยะเวลาอันสั้น และไม่ต้องใช้งบประมาณเพื่อทำการเวนคืนที่ดิน

ของประชาชนสำหรับนำมาใช้เป็นเขตทางและก่อสร้างด่านเก็บเงินค่าธรรมเนียมผ่านทางเพิ่มเติมอีกประการหนึ่ง

จากข้อมูลสถิติระดับการให้บริการของด่านเก็บเงินค่าธรรมเนียมผ่านทางบนทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองพบว่าสามารถให้บริการเฉลี่ย 350 คัน/ ชั่วโมง/ 1 ช่องทางสำหรับช่องทางเงินสด และสามารถให้บริการเฉลี่ย 800-1,200 คัน/ ชั่วโมง/ 1 ช่องทาง สำหรับช่องทางอิเล็กทรอนิกส์ หรือ ETC จากสถิติดังกล่าวจึงสรุปได้ว่าช่อง ETC สามารถให้บริการได้ 2- 3 เท่าของช่องทางเงินสด ซึ่งใช้ระยะเวลาการจราจรบนทางหลวงพิเศษบริเวณหน้าด่านได้เป็นอย่างดี โดยปัจจุบันทางกองทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง กรมทางหลวง ได้มีการเตรียมพร้อมในการขยายตัวของผู้ใช้บริการช่อง ETC เป็นอย่างดี เช่น การให้ใช้ Tag M-Pass โดยไม่มีค่าธรรมเนียม Tag แต่อย่างใด เป็นต้น หากแต่ต้องการส่งเสริมให้ประชาชนผู้ใช้ทางเพิ่ม “People Awareness” ให้ทุกคนมีความตระหนักรู้ ร่วมกันมุ่งไปสู่เป้าหมายทิศทางเดียวกันเพื่อการพัฒนาในประเทศชาติ โดยการหันมาใช้การชำระเงินค่าผ่านทางด้วยระบบ ETC จะสามารถลดเวลาในการเดินทาง การระบายรถบริเวณหน้าด่านคลองตัวลดปริมาณก๊าซเรือนกระจกได้อย่างเป็นนัยสำคัญ อีกทั้งจะส่งผลให้การพัฒนาพื้นที่

EEC เป็นไปตามเป้าหมายของรัฐบาลอย่างมีประสิทธิภาพ

จึงขอเสนอแผนดำเนินการเพื่อให้เกิด SMART Transportation ในส่วนที่ส่งเสริมนโยบายรัฐ EEC ดังนี้



จากรูปจะเห็นภาพรวมแผนการเพิ่มประสิทธิภาพการระบายรถบริเวณหน้าด่านเก็บเงินค่าธรรมเนียมผ่านทาง บนทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง อย่างยั่งยืน โดยแบ่งเป็น 3 ช่วง ได้แก่ ช่วงที่ 1 ระยะเวลา 2 ปี ช่วงที่ 2 ระยะเวลา 7 ปี และช่วงสุดท้าย ช่วงที่ 3

**เฟสที่ 1** เริ่มในปี พ.ศ. 2561 นำเอาความคิดการส่งเสริมและดึงดูดใจให้ประชาชนทดลองใช้นวัตกรรมใหม่ ที่ช่วยให้การคมนาคมขนส่งติดขัดหน้าด่านน้อยลง โดยการลดอัตราค่าผ่านทางสำหรับผู้ชำระเงินด้วยระบบ ETC 20% และเก็บราคาปกติสำหรับช่องเงินสด (การเสนอมาตรการเช่นนี้ได้คำนึงถึงความเป็นไปได้ของพฤติกรรมของผู้ใช้ทางว่าการลดราคาสำหรับผู้ชำระค่าผ่านทางด้วย ETC จะดึงดูดใจมากกว่า การเพิ่ม

ราคาสำหรับผู้ชำระอัตราค่าผ่านทางด้วยเงินสด) โดยการดำเนินการในเฟสนี้จะสามารถเพิ่มผู้ใช้ทางให้ปรับเปลี่ยนจากระบบการชำระเงินหน้าด่านๆ ด้วยเงินสด เป็นการชำระแบบอิเล็กทรอนิกส์หรือ ETC ได้ถึง ร้อยละ 50 ถึง 70 ของปัจจุบันและจะเพิ่มอัตราการระบายรถหน้าด่านๆ ได้เฉลี่ย 650 คัน/ชั่วโมง/ 1 ช่องทาง ซึ่งสูงกว่าการระบายรถด้วยการชำระช่องเงินสดถึง 2 เท่า

**เฟสที่ 2** เริ่มในปี พ.ศ. 2563 นำเอาระบบ ERP ของสิงคโปร์มาประยุกต์ใช้ในแนวคิด Road Pricing ซึ่งจะช่วยให้เกิดการกระจายปริมาณรถที่ใช้บริการตามช่วงเวลา เช่น ช่วงเวลาเร่งด่วน ETC จะเก็บราคามากกว่าช่วงเวลาปกติหรือไม่เร่งด่วน และสำหรับช่องเงินสดจะเริ่มใช้มาตรการเพิ่มอัตราค่าผ่านทางมากขึ้น 20% เพื่อให้ผู้ใช้ทางสนใจใช้ ETC มากกว่าช่องเงินสด โดยการดำเนินการในเฟสนี้คาดว่าจะสามารถเพิ่มระดับการให้บริการ ได้มากถึงร้อยละ 20 ของเฟสแรก นับได้ว่าเป็นการใช้ทรัพยากรที่มีอย่างเต็มประสิทธิภาพอย่างแท้จริง

**เฟสที่ 3** เริ่มในปี พ.ศ. 2568 นำเอาแนวความคิดที่ว่า ผู้ใช้ทางส่วนใหญ่นิยมชำระอัตราค่าผ่านทางด้วย ETC แล้ว ยกเว้นผู้ใช้ทางส่วนน้อย ดังนั้นจะเริ่มนำระบบ Penalty มาใช้ คือ ผู้ที่ชำระอัตราค่าผ่านทางด้วย ETC จะเก็บในอัตราปกติ และหากชำระด้วยเงินสดจะเก็บ

ในอัตราสูงสุดของระยะทางเส้นทางนั้น ๆ โดยการดำเนินการในเฟสนี้ซึ่งเป็นเฟสสุดท้าย คาดว่าจะสามารถสร้าง Smart Transport ให้เกิดขึ้นได้ในระยะเวลาอันสั้น ด้วยความร่วมมือทั้งฝ่ายหน่วยงานราชการ และประชาชน

ด้วยแผนการดำเนินงานเตรียมรองรับการเดินทางและการขนส่งสินค้า ให้สอดคล้องกับยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ เข้าถึงแหล่งเศรษฐกิจ ท่องเที่ยวการค้าชายแดน เขตเศรษฐกิจพิเศษ และพื้นที่ EEC ไม่เพียงแต่สามารถบรรเทาปัญหาการจราจรคับคั่ง รองรับปริมาณจราจรที่เพิ่มขึ้นมากตามการเจริญเติบโตของประเทศไทย แต่ยังสามารถตอบโจทย์นโยบายรัฐ สร้าง SMART Transport ให้ประเทศไทย ได้อย่างยั่งยืน

### **ปัจจัยสนับสนุนหรือสิ่งที่เป็นปัญหา/อุปสรรค**

สิ่งที่สนับสนุนในการนำความรู้มาใช้/ประยุกต์ใช้ในการปฏิบัติงาน

นโยบายรัฐบาล มั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน

นโยบายรัฐบาลโครงการระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (EEC)

นโยบาย National e-Payment

ยุทธศาสตร์ 20 ปี ยุทธศาสตร์

กระทรวงคมนาคม ยุทธศาสตร์กรมทางหลวงมีความเชื่อมโยงสอดคล้องกัน

สามารถนำเอาความรู้ที่ได้มาประยุกต์ใช้เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการทำงานให้บริการประชาชน มุ่งสู่การเป็น SMART NATION ได้อย่างเป็นขั้นตอน

เป้าหมายตามความตกลงปารีสที่รัฐบาลไทยได้กำหนดเป้าหมายการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกลงร้อยละ 20-25 ภายในปี 2573

สิ่งที่เป็นปัญหาอุปสรรคในการนำความรู้มาใช้/ประยุกต์ใช้ในการปฏิบัติงาน

ความเชื่อมั่น (Trust) ของภาคประชาชนต่อหน่วยงานราชการมีน้อย

ข้อกฎหมาย ระเบียบ ที่ล้าสมัย อาจทำให้เกิดการพัฒนาที่ช้า หรือยากในการพัฒนา

แหล่งเงินทุนสำหรับการพัฒนาประเทศไปสู่ “SMART NATION”

เทคโนโลยีที่ต้องสามารถเปลี่ยนแปลงให้ทันต่อการให้บริการประชาชน

### **ปัจจัยความสำเร็จ**

เพื่อเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพการทำงานให้บริการประชาชน มุ่งสู่การเป็น Sustainable Environmental Transportation หรือ Green Transport ได้อย่างแท้จริงนั้น ปัจจัยความสำเร็จมีดังต่อไปนี้

การสร้างความเชื่อมั่น (Trust) ของภาคประชาชนต่อหน่วยงานราชการ

การปรับปรุงข้อกฎหมาย ระเบียบ ให้มีความทันสมัย ต่อการเปลี่ยนแปลง

อันรวดเร็วของโลก ซึ่งจะช่วยส่งเสริมการ  
พัฒนาการให้บริการประชาชนอย่างรวดเร็ว  
ตรวจสอบได้

จัดสรรแหล่งเงินทุนสำหรับการพัฒนา  
ประเทศไปสู่ “Sustainable Environmental  
Transportation” (ลงทุนส่วนน้อย เพื่อได้  
ผลประโยชน์แก่ประชาชนและประเทศชาติ  
อย่างยิ่งใหญ่)

แหล่งเงินทุนสำหรับแผนข้อเสนอการ  
เปลี่ยนแปลงครั้งนี้อาจเสนอเพื่อพิจารณาใช้  
เงินทุนฯ จากกระทรวงพลังงาน หรือ งบจาก  
แหล่งอื่นใดที่เหมาะสม

การวิจัยและพัฒนาด้านนวัตกรรม  
และเทคโนโลยีที่ต้องสามารถเปลี่ยนแปลงให้  
ทันต่อการให้บริการประชาชน