



สรุปข่าวการประชุมคณะรัฐมนตรี

วันที่ 9 เมษายน 2567

ประเด็นกระทรวงการคลัง และเศรษฐกิจ

สรุปสาระสำคัญ มติ ครม. เมื่อวันที่ 9 เมษายน 2567 เกี่ยวกับประเด็นกระทรวงการคลังและเศรษฐกิจ โดยสำนักงานคลังจังหวัดอุดรธานี จำนวน 5 เรื่อง คือเรื่องที่ 9 เรื่องที่ 10 เรื่องที่ 11 เรื่องที่ 12 และเรื่องที่ 13 ดังนี้

1. เรื่อง ผลการดำเนินงานของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยในปีงบประมาณ 2566 นโยบายของคณะกรรมการ โครงการและแผนงานของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยในอนาคต คณะรัฐมนตรีรับทราบรายงานผลการดำเนินงานของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ในปีงบประมาณ พ.ศ. 2566 นโยบายของคณะกรรมการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (คณะกรรมการ รฟม.) โครงการและแผนงานของ รฟม. ในอนาคต ตามมาตรา 73 แห่งพระราชบัญญัติการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2543

2. เรื่อง ขอความเห็นชอบการกู้เงินในประเทศเพื่อเป็นเงินลงทุนสำหรับการลงทุนในแผนงานระยะยาวใหม่ของการไฟฟ้านครหลวง จำนวน 6 แผนงาน คณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบให้การไฟฟ้านครหลวง (กฟน.) กู้เงินในประเทศเพื่อเป็นเงินลงทุนสำหรับการลงทุนในแผนงานระยะยาวใหม่ของ กฟน. จำนวน 6 แผนงาน ภายในกรอบวงเงินรวม 38,900 ล้านบาท โดยให้ทยอยดำเนินการกู้เงินตามความจำเป็นรายปีจนกว่าการดำเนินงานจะแล้วเสร็จ ตามที่กระทรวงมหาดไทย (มท.) เสนอ

3. เรื่อง การกำหนดอัตราค่าจ้างขั้นต่ำประเภทกิจการโรงแรม เดิมคณะรัฐมนตรีมีมติ (26 ธันวาคม 2566) รับทราบประกาศคณะกรรมการค่าจ้าง เรื่อง อัตราค่าจ้างขั้นต่ำ (ฉบับที่ 12) ลงวันที่ 8 ธันวาคม 2566 เพื่อลงประกาศในราชกิจจานุเบกษาให้มีผลใช้บังคับตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2567 เป็นต้นไป โดยคณะกรรมการค่าจ้างได้กำหนดอัตราค่าจ้างขั้นต่ำ ปี 2567 จำแนกเป็น 17 อัตรา อัตราวันละ 330-370 บาท ในกรุงเทพมหานครและ 76 จังหวัด ต่อมาคณะกรรมการค่าจ้าง¹ มีแนวคิดเกี่ยวกับอัตราค่าจ้างขั้นต่ำประเภทกิจการโรงแรม² เพื่อส่งเสริมการจ้างงานและคุ้มครองแรงงานภาคอุตสาหกรรมท่องเที่ยว (กิจการการให้บริการโรงแรมและที่พัก)³ โดยเริ่มนำร่องในพื้นที่ที่มีรายได้จากการท่องเที่ยวสูง 10 พื้นที่ ได้แก่ กรุงเทพมหานคร จังหวัดกระบี่ ชลบุรี เชียงใหม่ ประจวบคีรีขันธ์ พังงา ภูเก็ต ระยอง สงขลา และสุราษฎร์ธานี

4. เรื่อง การยกเว้นค่าผ่านทางพิเศษตามประกาศกระทรวงคมนาคมกำหนดอัตราค่าผ่านทางพิเศษของทางพิเศษบูรพาวิถี ทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์) และทางพิเศษฉลองรัชในช่วงเทศกาลสงกรานต์ พ.ศ. 2567 คณะรัฐมนตรีรับทราบการยกเว้นค่าผ่านทางพิเศษตามประกาศกระทรวงคมนาคมกำหนดอัตราค่าผ่านทางพิเศษของทางพิเศษบูรพาวิถี ทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์) และทางพิเศษฉลองรัชในช่วงเทศกาลสงกรานต์ พ.ศ. 2567 ตามที่กระทรวงคมนาคม (คค.) เสนอ

5. เรื่อง สรุปผลการดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. 2567 และข้อเสนอเชิงนโยบายเพื่อขับเคลื่อนงานด้านความปลอดภัยทางถนน คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 21 มีนาคม 2567 เห็นชอบการดำเนินการตามมาตรการและแผนการดำเนินงานป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่และช่วงเทศกาลสงกรานต์ให้ถือเป็นภารกิจสำคัญและจำเป็นต้องดำเนินการอย่างต่อเนื่องทุกปี โดยให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องทุกหน่วยงานตั้งงบประมาณรองรับให้เหมาะสม

ที่มา : <http://www.thaigov.go.th>
จัดทำโดย สำนักงานคลังจังหวัดอุดรธานี

9. เรื่อง ผลการดำเนินงานของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยในปีงบประมาณ 2566 นโยบายของคณะกรรมการ โครงการและแผนงานของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยในอนาคต

คณะรัฐมนตรีรับทราบรายงานผลการดำเนินงานของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ในปีงบประมาณ พ.ศ. 2566 นโยบายของคณะกรรมการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (คณะกรรมการ รฟม.) โครงการและแผนงานของ รฟม. ในอนาคต ตามมาตรา 73 แห่งพระราชบัญญัติการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2543 ตามที่กระทรวงคมนาคม (คค.) เสนอ

สาระสำคัญ

1. รฟม. ได้รายงานผลการดำเนินงานในปีงบประมาณ พ.ศ. 2566 (ณ วันที่ 30 กันยายน 2566) โดยมีตัวอย่างการดำเนินการ ดังนี้

1.1 ด้านพัฒนาบริการและอำนวยความสะดวกแก่ประชาชนทุกกลุ่มเพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตในการเดินทาง

1.1.1 อัตราการเติบโตของผู้โดยสารในแต่ละเส้นทางที่เพิ่มขึ้น

(1) สายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน) มีจำนวนผู้โดยสารเฉลี่ยสะสม 375,658 คน-เที่ยว/วัน เพิ่มขึ้นจากปีงบประมาณ พ.ศ. 2565 ร้อยละ 65.62 (เป้าหมายต้องเพิ่มขึ้นไม่ต่ำกว่าร้อยละ 2.5 จากปีก่อน)

(2) สายฉลองรัชธรรม (สายสีม่วง) มีจำนวนผู้โดยสาร เฉลี่ยสะสม 56,405 คน-เที่ยว/วัน เพิ่มขึ้นจากปีงบประมาณ พ.ศ. 2565 ร้อยละ 45.37 (เป้าหมายต้องเพิ่มขึ้นไม่ต่ำกว่าร้อยละ 2.5 จากปีก่อน)

นอกจากนี้ รฟม. มีแผนพัฒนาบริการด้านต่าง ๆ เพื่อตอบสนองความต้องการและความพึงพอใจของผู้ใช้บริการ และเพื่อช่วยเพิ่มจำนวนผู้ใช้บริการรถไฟฟ้า ทั้งนี้ผลสำรวจความพึงพอใจของผู้ใช้บริการต่อการให้บริการรถไฟฟ้ามหานครและบริการเสริมอื่น ๆ สายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน) ร้อยละ 89.52 (เป้าหมายร้อยละ 87) และสายฉลองรัชธรรม (สายสีม่วง) ร้อยละ 89.62 (เป้าหมายร้อยละ 88)

1.1.2 การรักษาความปลอดภัยและภัย มีการเกิดอาชญากรรมในรถไฟฟ้ามหานคร ดังนี้

(1) สายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน) เกิดเหตุอาชญากรรม จำนวน 15 ครั้ง¹ (เป้าหมายไม่เกิน 16 ครั้ง) โดยมีอัตราส่วนแก้ไขปัญหอาชญากรรมร้อยละ 100 (เป้าหมายต้องไม่ต่ำกว่าร้อยละ 90)

(2) สายฉลองรัชธรรม (สายสีม่วง) เกิดเหตุอาชญากรรม จำนวน 5 ครั้ง² (เป้าหมายไม่เกิน 6 ครั้ง โดยมีอัตราส่วนการแก้ไขปัญหอาชญากรรมร้อยละ 100 (เป้าหมายต้องไม่ต่ำกว่าร้อยละ 90)

โดยได้ดำเนินโครงการรักษาความปลอดภัยและกู้ภัย สายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน) มีความก้าวหน้า ร้อยละ 100 ตามแผน และโครงการรักษาความปลอดภัยและกู้ภัยฉลองรัชธรรม (สายสีม่วง) มีความก้าวหน้า ร้อยละ 100 ตามแผน (มีตัวอย่างโครงการ เช่น การฝึกอบรมพนักงานรักษาความปลอดภัยด้วยสถานการณ์จำลอง เพื่อเตรียมการรับมือกับภัยพิบัติหรือเหตุอาชญากรรมต่าง ๆ และการตรวจสอบระบบเตือนภัย เช่น ระบบเตือนอัคคีภัย/วัตถุระเบิด)

1.1.3 ภาพรวมการเบิกจ่ายที่เกิดขึ้นจริงในช่วงปี ณ สิ้นเดือนกันยายน 2566 โดยสามารถเบิกจ่ายงบลงทุนได้ทั้งหมดจำนวน 17,889.71 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 100 ของวงเงินเบิกจ่ายที่ได้รับอนุมัติ

1.2 ด้านโครงสร้างระบบโครงข่ายรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนที่มีผลิตภาพสูงและล้ำสมัย

1.2.1 โครงการที่อยู่ระหว่างการก่อสร้าง จำนวน 4 โครงการ ได้แก่

(1) โครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว - สำโรง มีความก้าวหน้าร้อยละ 100 โดยให้ผู้รับสัมปทานเริ่มให้บริการเดินรถไฟฟ้าตั้งแต่วันที่ 3 กรกฎาคม 2566

(2) โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย - มีนบุรี มีความก้าวหน้าร้อยละ 98.97 ทั้งนี้ จะเปิดทดลองเดินรถในเดือนพฤศจิกายน 2566 และคาดว่าจะสามารถเปิดให้บริการตลอดเส้นทางได้ภายในเดือนธันวาคม 2566 (ปัจจุบันเปิดให้บริการแล้ว)

(3) โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย - มีนบุรี (สุวินทวงศ์) มีความก้าวหน้ารวมร้อยละ 84.51 โดยคาดว่าจะเปิดให้บริการในเดือนตุลาคม 2569

(4) โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน - ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) มีความก้าวหน้ารวมร้อยละ 43.86 โดยคาดว่าจะเปิดให้บริการในเดือนมิถุนายน 2571 ทั้งนี้ ประชาชนร้อยละ 86.06 มีความพึงพอใจต่อมาตรการลดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมและจราจรจากการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายทางต่าง ๆ (ค่าเป้าหมายร้อยละ 90)

1.2.2 โครงการที่อยู่ระหว่างการประกวดราคา จำนวน 1 โครงการ ได้แก่ โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงบางขุนนนท์ - ศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย มีความก้าวหน้าร้อยละ 32.14 โดยคาดว่าจะเปิดให้บริการในเดือนมีนาคม 2572

1.2.3 โครงการที่อยู่ระหว่างการศึกษาและวิเคราะห์โครงการ จำนวน 5 โครงการ

(1) โครงการรถไฟฟ้าจังหวัดภูเก็ต มีความก้าวหน้าร้อยละ 24 โดยคาดว่าจะเปิดให้บริการในเดือนธันวาคม 2574

(2) โครงการรถไฟฟ้าจังหวัดเชียงใหม่ มีความก้าวหน้าร้อยละ 13.25 โดยคาดว่าจะเปิดให้บริการในเดือนพฤษภาคม 2573

(3) โครงการรถไฟฟ้าจังหวัดนครราชสีมา มีความก้าวหน้าร้อยละ 13.25 โดยคาดว่าจะเปิดให้บริการในเดือนพฤษภาคม 2573

(4) โครงการรถไฟฟ้าจังหวัดพิษณุโลก มีความก้าวหน้าร้อยละ 3.37 โดยคาดว่าจะเปิดให้บริการในเดือนมกราคม 2575

(5) โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาล ช่วงแคราย - ลำสาลี (บึงกุ่ม) มีความก้าวหน้าร้อยละ 13.53 โดยคาดว่าจะเปิดให้บริการในเดือนตุลาคม 2571

2. นโยบายของคณะกรรมการฯ รฟม. มีตัวอย่างนโยบาย เช่น

2.1 ให้บริการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนด้วยความสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย ตรงเวลา ราคาสมเหตุสมผล และนำเทคโนโลยีมาพัฒนาปรับปรุงการให้บริการ รวมถึงพัฒนาและนำระบบตัวร่วมและอัตราค่าโดยสารร่วมมาใช้ โดยคำนึงถึงความพึงพอใจของผู้ใช้บริการทุกกลุ่ม

2.2 ให้เร่งรัดดำเนินโครงการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนสายต่าง ๆ ตามที่ได้รับมอบหมายให้แล้วเสร็จ เปิดบริการได้ตามแผนงาน และในการศึกษาระบบรถไฟฟ้าส่วนต่อขยายและในเมืองหลักอื่นให้คำนึงถึงความคุ้มค่าในการลงทุน ภาระงบประมาณ ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม และความพึงพอใจของประชาชนในพื้นที่เป็นหลักด้วย

2.3 ให้ศึกษาและพัฒนาระบบเชื่อมต่อ (Feeders) และอำนวยความสะดวกให้ประชาชนในการเชื่อมการเดินทางจากระบบรถไฟฟ้าไปยังจุดหมายต่าง ๆ รวมถึงสถานที่ท่องเที่ยวโดยรอบ โดยอาจผนวกการดำเนินการเข้าในแผนลงทุนของ รฟม.

2.4 ให้บริหารสินทรัพย์ ดำเนินธุรกิจต่อเนื่อง ให้บริการเสริมต่าง ๆ ศึกษาโอกาสและริเริ่มพัฒนาธุรกิจใหม่ เพื่อเพิ่มรายได้และลดภาระการสนับสนุนจากภาครัฐ รวมทั้งแก้ไขข้อปัญหาการใช้พื้นที่เชิงพาณิชย์

2.5 ให้ความสำคัญต่อสังคม และสิ่งแวดล้อม สร้างการมีส่วนร่วมของประชาชนในการดำเนินงานและนำข้อคิดเห็นของประชาชนมาพัฒนาและปรับปรุงการดำเนินงานขององค์กรให้ดีขึ้น และเติบโตอย่างยั่งยืน

3. โครงการและแผนงานของ รฟม. ในอนาคต โดยคณะกรรมการ รฟม. ในคราวประชุมเมื่อวันที่ 15 มิถุนายน 2566 ได้มีมติเห็นชอบผลการทบทวน/ปรับปรุงแผนวิสาหกิจ ปีงบประมาณ พ.ศ. 2566 - 2570 ฉบับปรับปรุงปีงบประมาณ พ.ศ. 2567 และแผนปฏิบัติการ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2567 และแผนระดับรอง รวมทั้งนโยบายคณะกรรมการ รฟม. ซึ่งในปีงบประมาณ 2567 รฟม. ได้มีแผนดำเนินโครงการ

รถไฟฟ้าต่อเนื่องจำนวน 9 เส้นทาง [ได้แก่ สายสีชมพูส่วนต่อขยาย ช่วงสถานีศรีรัช - เมืองทองธานี, สายสีส้มตะวันออก ช่วงสถานีศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย - มีนบุรี, สายสีม่วงใต้ ช่วงสถานีเตาปูน - ราษฎร์บูรณะ, สายสีส้มตะวันตก ช่วงสถานีบางขุนนนท์ - ศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย, สายสีน้ำตาล ช่วงสถานีแคราย - ลำสาลี, โครงการรถไฟฟ้าจังหวัดเชียงใหม่, โครงการรถไฟฟ้าจังหวัดนครราชสีมา, โครงการรถไฟฟ้าจังหวัดภูเก็ต และโครงการรถไฟฟ้าจังหวัดพิษณุโลก)] และดำเนินโครงการอื่น ๆ อีกจำนวน 28 โครงการ เพื่อสนับสนุนยุทธศาสตร์ขององค์กรในด้านการให้บริการ ด้านการเงินและด้านการพัฒนาองค์กรอย่างยั่งยืน โดยมีตัวอย่างโครงการที่สำคัญ ดังนี้

3.1 โครงการ MRTA TAXI EV by MRTA Parking Application (sPark EV Terminal App) เป็นโครงการพัฒนาระบบ Feeder เพื่อเพิ่มจำนวนการใช้บริการรถไฟฟ้าและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ดำเนินการในปีงบประมาณ 2566 - 2568 โดยในปีงบประมาณ 2566 มีผลการดำเนินงานร้อยละ 100 ตามแผน และในปีงบประมาณ 2567 จะจัดหาผู้สนใจเข้าร่วมเป็นพันธมิตรในการให้บริการ TAXI EV เพื่อเปิดให้บริการในปีงบประมาณ 2568

3.2 โครงการความร่วมมือกับหน่วยงานภายนอกในการวิจัยเพื่อพัฒนาองค์ความรู้และนวัตกรรมด้านรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน ดำเนินการปีงบประมาณ 2566 - 2570 โดยในปีงบประมาณ 2566 มีผลการดำเนินงานร้อยละ 100 ตามแผน และในปีงบประมาณ 2567 ที่ปรึกษาจัดส่งรายงานวิจัยเพื่อพัฒนาองค์ความรู้ฉบับสมบูรณ์ และลงนามในความร่วมมือกับสถาบันทางวิชาการรวมทั้งองค์กรด้านรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนหรือองค์กรอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง³

3.3 โครงการพัฒนานวัตกรรม รฟม.⁴ (MRTA Academy and MRTA Innovator) ดำเนินการปีงบประมาณ 2566 - 2569 โดยในปีงบประมาณ 2566 มีผลการดำเนินงานร้อยละ 100 ตามแผน และ ในปีงบประมาณ 2567 จะดำเนินการคัดเลือกกลุ่มนวัตกรรมของ รฟม. พร้อมทั้งจัดเก็บองค์ความรู้ และติดตามประเมินผลการดำเนินงานกิจกรรม

ทั้งนี้ คณะกรรมการ รฟม. ได้เห็นชอบรายงานผลการดำเนินงานในปีงบประมาณ 2566 นโยบายของคณะกรรมการฯ รฟม. โครงการและแผนงานในอนาคตแล้ว เมื่อวันที่ 28 กันยายน 2566

4. ความเห็นของ คค. การดำเนินการของ รฟม. ในปี 2566 เป็นอีกปีที่ รฟม. สามารถปฏิบัติงานได้อย่างมีประสิทธิภาพในทุกมิติ โดยสามารถผลักดันให้การเดินทางด้วยระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนในเมืองฟื้นตัวในลักษณะ V-Shape ที่มีปริมาณผู้โดยสารโครงการรถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน) และสายฉลองรัชธรรม (สายสีม่วง) กลับมาสูงกว่าช่วงการแพร่ระบาดของโควิด - 19 แล้ว นอกจากนี้ รฟม. ยังผลักดันให้มีรายได้เชิงพาณิชย์สูงกว่าเป้าหมาย เบิกจ่ายงบประมาณได้ร้อยละ 100 และได้รับการสำรวจความพึงพอใจจากการก่อสร้างในระดับสูง ดังนั้น รฟม. จึงเป็นอีกหนึ่งกลไกสำคัญในการขับเคลื่อนระบบเศรษฐกิจของประเทศในช่วงการฟื้นฟูจากวิกฤตการณ์โควิด - 19 ส่วนข้อจำกัดสำคัญในปี 2566 ของ รฟม. คือ

ปัจจัยข้อกฎหมายในส่วนของการดำเนินโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงบางขุนนนท์ - มีนบุรี (ฝั่งตะวันตก) ที่ต้องรอผลการพิพากษาของศาลปกครองสูงสุดก่อน จึงจะดำเนินการตามขั้นตอนของกฎหมายต่อไปได้ สำหรับทิศทางการดำเนินการในอนาคต คณะกรรมการ รฟม. ได้กำหนดนโยบายที่สอดคล้องกับนโยบายรัฐบาล และนโยบายของ คค. แล้ว และเพื่อให้การดำเนินการของ รฟม. เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ คค. ได้มอบหมายให้ รฟม. พิจารณาดำเนินการ ดังนี้

4.1 ด้านการให้บริการ เช่น

4.1.1 พัฒนาบริการและอำนวยความสะดวกแก่ประชาชนทุกกลุ่มเพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตในการเดินทาง โดยเฉพาะเร่งดำเนินการพัฒนาระบบและสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ที่จะช่วยให้การเชื่อมต่อการเดินทางด้วยระบบรถไฟฟ้ากับระบบขนส่งมวลชนรูปแบบอื่น เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและสะดวกสบาย

4.1.2 เร่งดำเนินการก่อสร้างโครงการที่อยู่ระหว่างการก่อสร้างให้เป็นไปตามแผนงาน โดยให้ความสำคัญกับการบริหารผลกระทบต่อการจราจรในทุกมิติ และให้ควบคุมการก่อสร้างไม่ให้ส่งผลกระทบต่อประชาชน ตามมาตรการที่กำหนดไว้อย่างเคร่งครัด

4.2 ด้านการเงิน เช่น ให้พิจารณาแนวทางการหารายได้เชิงพาณิชย์เพิ่มเติมตามกรอบของกฎหมาย และระเบียบที่เกี่ยวข้อง เพื่อลดภาระทางงบประมาณของรัฐบาล

4.3 ด้านการพัฒนาองค์กรอย่างยั่งยืน เช่น ให้ความสำคัญในการพัฒนาทรัพยากรบุคคลให้เป็นผู้มีความรู้ ความสามารถ รวมทั้ง พัฒนาและปรับปรุงระบบแรงจูงใจทั้งในรูปตัวเงินและไม่ใช้ตัวเงิน เพื่อสร้างความเป็นธรรม สร้างขวัญกำลังใจ และความรักและผูกพันต่อองค์กรให้แก่พนักงาน

4.4 ด้านการผลักดันนโยบายรถไฟฟ้า 20 บาท ตลอดเส้นทาง

4.4.1 ให้รวบรวมสถิติทั้งมิติของปริมาณผู้โดยสารและผลประกอบการส่งให้ กรมการขนส่งทางรางเป็นประจำวัน โดยให้ร่วมกับกรมการขนส่งทางรางในกระบวนการวิเคราะห์ติดตาม และประเมินผล

4.4.2 บูรณาการร่วมกับกรมการขนส่งทางรางเพื่อกำหนดแนวทางการขยายผลนโยบายรถไฟฟ้า 20 บาท ตลอดเส้นทาง โดยให้พิจารณาในทุกมิติที่เกี่ยวข้องอย่างรอบคอบ และเป็นไปตามกฎหมาย กฎ ระเบียบ มติคณะรัฐมนตรี และหลักธรรมาภิบาลที่เกี่ยวข้องต่อไป

¹ ข้อมูลจาก รฟม. ในปี 2566 สายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน) เหตุอาชญากรรมที่เกิดขึ้นมีความเกี่ยวข้องกับทรัพย์สิน เช่น จิงหรีพย์ ปล้นหรีพย์ จำนวน 5 ครั้ง ความผิดฐานอนาจาร จำนวน 9 ครั้ง และความผิดฐานทะเลาะวิวาท จำนวน 1 ครั้ง (รวมเหตุอาชญากรรมทั้งสิ้น จำนวน 15 ครั้ง)

² ข้อมูลจาก รฟม. ในปี 2566 สายฉลองรัชธรรม (สายสีม่วง) เหตุอาชญากรรมที่เกิดขึ้นมีความเกี่ยวข้องกับทรัพย์สิน เช่น จิงหรีพย์ ปล้นหรีพย์ จำนวน 5 ครั้ง

³ มีความร่วมมือกับสถาบันทางวิชาการ เช่น (1) มหาวิทยาลัยราชภัฏสวนสุนันทา ในการทวิวิจัยเรื่องแผนยุทธศาสตร์อาชญากรรมในเขตระบบรถไฟฟ้าของ รฟม. (2) มหาวิทยาลัยมหิดล (คณะวิศวกรรมศาสตร์) ในการพัฒนาองค์ความรู้เรื่องการศึกษปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยในสถานีรถไฟฟ้า

⁴ รฟม. ได้ว่าจ้างมหาวิทยาลัยนครสวรรค์เป็นที่ปรึกษาในโครงการพัฒนานวัตกรรม รฟม. ซึ่งในปีงบประมาณ 2566 สามารถพัฒนานวัตกรรมจำนวน 24 คน และสร้างนวัตกรรมจำนวน 5 โครงการ ประกอบด้วย (1) ระบบจองและบริหารจัดการสนามกีฬาของ รฟม. เพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ผู้ใช้บริการได้อย่างมีประสิทธิภาพ (2) การนำเอาระบบ Artificial Intelligence (AI) มาช่วยในการค้นหาเอกสารและคัดกรองข้อมูล (3) การพัฒนา Application เพื่อนำมาช่วยในการถ่ายภาพและส่งรายงานสำหรับการลงพื้นที่ตรวจหน้างาน (4) การนำระบบ Automation มาใช้ในการปรับปรุงกระบวนการทำงานต่าง ๆ ให้ง่ายขึ้น โดยเลือกใช้โปรแกรม Power Automate มาสร้างหุ่นยนต์ (Bot) ในการจัดการงานประจำและ (5) ระบบบริหารจัดการเอกสารของโครงการศึกษาความเหมาะสมโครงการรถไฟฟ้า เพื่อสร้างมาตรฐานกลางในการจัดเก็บข้อมูล ขั้นตอน และรูปแบบการจัดทำเอกสาร

10. เรื่อง ขอความเห็นชอบการกู้เงินในประเทศเพื่อเป็นเงินลงทุนสำหรับการลงทุนในแผนงานระยะยาวใหม่ของการไฟฟ้านครหลวง จำนวน 6 แผนงาน

คณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบให้การไฟฟ้านครหลวง (กฟน.) กู้เงินในประเทศเพื่อเป็นเงินลงทุนสำหรับการลงทุนในแผนงานระยะยาวใหม่ของ กฟน. จำนวน 6 แผนงาน ภายในกรอบวงเงินรวม 38,900 ล้านบาท โดยให้ทยอยดำเนินการกู้เงินตามความจำเป็นรายปี จนกว่าการดำเนินงานจะแล้วเสร็จตามที่กระทรวงมหาดไทย (มท.) เสนอ

สาระสำคัญของเรื่อง

มท. รายงานว่า

1. กฟน. ขอกู้เงินในประเทศเพื่อเป็นเงินลงทุนสำหรับการลงทุนในแผนงานระยะยาวใหม่ของ กฟน. จำนวน 6 แผนงาน ภายใต้กรอบวงเงินรวม 38,900 ล้านบาท โดยมีรายละเอียดสรุปได้ ดังนี้
หน่วย : ล้านบาท

แผนงานระยะยาวใหม่	วงเงินเต็มแผนงาน	แหล่งเงินทุน	
		เงินกู้ในประเทศ	เงินรายได้
1.1 แผนงานขยายเขตและปรับปรุงระบบจำหน่ายไฟฟ้า ปี 2565 - 2566 : เป็นการขยายเขตและปรับปรุงระบบจำหน่ายไฟฟ้า เช่น สายป้อนระดับแรงดัน หม้อแปลงจำหน่าย เครื่องวัดหน่วยไฟฟ้า และคาปาซิเตอร์ พร้อมอุปกรณ์ประกอบ เพื่อรองรับความต้องการใช้ไฟฟ้าของประชาชนที่มีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นในเขตให้บริการของ กฟน. และเพื่อเพิ่มความปลอดภัยของระบบไฟฟ้า			
การดำเนินการ: - การสำรวจและออกแบบรายละเอียดงาน - การขออนุญาตใช้พื้นที่จากส่วนราชการที่เกี่ยวข้อง - การติดตั้งอุปกรณ์ไฟฟ้า - การทดสอบการใช้งาน ทั้งนี้ การดำเนินการดังกล่าวจะดำเนินการโดย กฟน. และการว่าจ้างบุคคลภายนอก	8,866.37	6,500.00	2,366.37
ประโยชน์ที่ประชาชนจะได้รับ: - สามารถรองรับความต้องการใช้ไฟฟ้าของประชาชนที่มีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นได้ - ระบบไฟฟ้าของ กฟน. จะมีคุณภาพและปลอดภัยมากขึ้น - สามารถแก้ไขปัญหาไฟฟ้าดับเป็นวงกว้างได้			
1.2 แผนปฏิบัติการดิจิทัล ปี 2566 - 2570: ประกอบด้วย 3 แผนงาน ดังนี้ (1) แผนพัฒนาเทคโนโลยีดิจิทัลเพื่อการบริหารผู้ใช้ไฟฟ้าและการบริหารองค์กร เพื่อตอบสนอง			

ความต้องการของผู้ใช้ไฟฟ้าให้ได้รับบริการที่สะดวกรวดเร็ว (2) แผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านเทคโนโลยีดิจิทัล เพื่อรองรับระบบงานต่าง ๆ ให้สามารถทำงานตอบสนองระบบงานที่เป็นดิจิทัลเต็มรูปแบบ มีความทันสมัย และมีเสถียรภาพ (3) แผนพัฒนาความมั่นคงปลอดภัยสารสนเทศและระบบสื่อสาร เพื่อสร้างความเชื่อมั่นและเพื่อความมั่นคงปลอดภัยในระบบสารสนเทศและระบบสื่อสารขององค์กร			
การดำเนินการ: - เพิ่มและปรับปรุงการบริการในรูปแบบออนไลน์ - เตรียมความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานต่าง ๆ - พัฒนาระบบเฝ้าระวังภัยคุกคามไซเบอร์ - ติดตามและประเมินผล	6,652.52	5,300.00	1,352.52
ประโยชน์ที่ประชาชนจะได้รับ: - ผู้ใช้ไฟฟ้าสามารถเข้าถึงบริการต่าง ๆ ได้ง่ายและสะดวกขึ้น ผ่านช่องทางดิจิทัลที่ทันสมัย เช่นการใช้บริการผ่านแอปพลิเคชันไลน์ การใช้บริการผ่านแอปพลิเคชัน MEA Smart Life ของ กฟน. โดยสามารถใช้บริการ เช่น การขอใช้ไฟฟ้า การชำระเงินค่าไฟฟ้า การแจ้งไฟฟ้าขัดข้อง เป็นต้น - ผู้ใช้ไฟฟ้าสามารถติดต่อ Contact Center ของ กฟน. ได้สะดวกขึ้น และมีการบริการที่ดีขึ้น - ผู้ใช้ไฟฟ้าสามารถติดต่อขอรับบริการต่าง ๆ โดยใช้บัตรประชาชนเพียงใบเดียว			
1.3 แผนงานพัฒนาระบบไฟฟ้าตามแผนการพัฒนาโครงการรถไฟฟ้า ระยะที่ 1 : เป็นการนำสายไฟฟ้าลงดินเพื่อพัฒนาระบบไฟฟ้าและปรับปรุงภูมิทัศน์ รวมทั้งเพื่อให้สามารถรองรับความต้องการใช้ไฟฟ้าที่เพิ่มขึ้นตามแนวรถไฟฟ้าในอนาคตได้ ประกอบด้วย 2 โครงการ ดังนี้ (1) เส้นทางรถไฟฟ้าสายสีชมพู ถนนแจ้งวัฒนะ ถนนรามอินทรา ถนนสีหบุรานุกิจ และถนนร่มเกล้า ระยะทาง 18.8 กิโลเมตร (2) เส้นทางรถไฟฟ้าสายสีเหลือง ถนนศรีนครินทร์ (ถนนรามคำแหง - ถนนเทพารักษ์) ระยะทาง 15.8 กิโลเมตร			
การดำเนินการ: - กฟน. ว่าจ้างบริษัทที่ปรึกษาเพื่อสำรวจและออกแบบรายละเอียดรวมทั้งจัดทำเอกสารประกวดราคา - ก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานสำหรับจ่ายไฟฟ้าให้ผู้ให้บริการ (ท่อย้ายสายหลักและท่อย้ายสายรอง)	8,353.70	6,300.00	2,053.70

- ติดตั้งอุปกรณ์จ่ายไฟฟ้า ทั้งนี้ หลังดำเนินการพัฒนาแล้วเสร็จจะดำเนินการรื้อถอนระบบสายอากาศเดิมออก เพื่อปรับปรุงสภาพภูมิทัศน์ให้สวยงาม			
ประโยชน์ที่ประชาชนจะได้รับ: - สามารถรองรับความต้องการใช้ไฟฟ้าสำหรับประชาชนที่อยู่อาศัยตามแนวรถไฟฟ้าที่มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นได้ - ลดปัญหาไฟฟ้าดับในพื้นที่ตามแนวรถไฟฟ้า - บริเวณโครงการรถไฟฟ้ามีสภาพภูมิทัศน์ที่สวยงาม			
1.4 แผนงานประสานสาธารณูปโภคทั่วไป ปี 2566 - 2570 : เป็นการนำสายไฟฟ้าลงดินเพื่อพัฒนาระบบไฟฟ้าและปรับปรุงภูมิทัศน์ รวมทั้งเพื่อให้สามารถรองรับความต้องการใช้ไฟฟ้าที่เพิ่มขึ้น โดยดำเนินการไปพร้อมกับโครงการสาธารณูปโภคของหน่วยงานภายนอก จำนวน 5 โครงการ ดังนี้ (1) โครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาบริเวณแยกเกียกกาย ช่วงที่ 1 ก่อสร้างทางยกระดับและถนนฝั่งธนบุรีของกรุงเทพมหานคร (กทม.) ระยะทาง 1.3 กิโลเมตร (2) โครงการก่อสร้างปรับปรุงถนนประชาชนขึ้นจากการประปานครหลวงถึงถนนแจ้งวัฒนะ (ถนนหมายเลข 11) ของ กทม. ระยะทาง 1.2 กิโลเมตร (3) โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่ - กาญจนบุรี ของกรมทางหลวง (ทล.) ระยะทาง 2 กิโลเมตร (4) โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 3 สาย บ้านบางปูใหม่ - บ้านบางปู ของ ทล. ระยะทาง 10 กิโลเมตร (5) โครงการก่อสร้างถนนสาย สป.1006 แยกทางหลวง 3 - เคหะบางพลี ของกรมทางหลวงชนบท ระยะทาง 10 กิโลเมตร			
การดำเนินการ: - สำรวจและออกแบบ - ก่อสร้างบ่อพัก และท่อร้อยสายไฟฟ้าใต้ดิน ทั้งนี้ กฟน. จะว่าจ้างบุคคลภายนอกดำเนินงาน โดยว่าจ้างผู้รับจ้างรายเดียวกับผู้รับจ้างก่อสร้างโครงการสาธารณูปโภคดังกล่าว	2,797.87	2,000.00	797.87
ประโยชน์ที่ประชาชนจะได้รับ: - สามารถรองรับความต้องการใช้ไฟฟ้าสำหรับประชาชนที่อยู่อาศัยในพื้นที่โครงการสาธารณูปโภคทั้ง 5			

โครงการ - ลดปัญหาไฟฟ้าดับในพื้นที่โครงการสาธารณสุขปโคทั้ง 5 โครงการ - ลดผลกระทบต่อประชาชนที่อยู่อาศัยและสัญจรไปมาในพื้นที่โครงการทั้ง 5 โครงการ (เนื่องจากการดำเนินการพร้อมกับการก่อสร้างโครงการสาธารณสุขปโคดังกล่าว) - บริเวณโครงการสาธารณสุขปโคทั้ง 5 โครงการ มีสภาพภูมิทัศน์ที่สวยงาม			
1.5 แผนงานพัฒนาระบบไฟฟ้าตามแผนการพัฒนาโครงการรถไฟฟ้า ระยะที่ 2: เป็นการนำสายไฟฟ้าลงดินเพื่อพัฒนาระบบไฟฟ้าและปรับปรุงภูมิทัศน์ รวมทั้งเพื่อให้สามารถรองรับความต้องการใช้ไฟฟ้าที่เพิ่มขึ้นตามแนวรถไฟฟ้าในอนาคตได้ ประกอบด้วย 7 โครงการ ดังนี้ (1) เส้นทางรถไฟฟ้าสายสีทอง ถนนสมเด็จพระเจ้าอยุธยา และถนนเจริญนคร ระยะทาง 2.8 กิโลเมตร (2) เส้นทางรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ถนนเพชรเกษม (ถนนรัชดาภิเษก - ถนนกาญจนาภิเษก) ระยะทาง 8.2 กิโลเมตร (3) เส้นทางรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ถนนพระราม 4 (ถนนพญาไท - คลองผดุงกรุงเกษม) ระยะทาง 1.5 กิโลเมตร (4) เส้นทางรถไฟฟ้าสายสีเขียวเข้ม ถนนพหลโยธิน (ถนนงามวงศ์วาน - ซอยพหลโยธิน54/2) ระยะทาง 11.3 กิโลเมตร (5) เส้นทางรถไฟฟ้าสายสีส้ม ถนนรามคำแหง และถนนสุขุมวิท ระยะทาง 12.6 กิโลเมตร (6) เส้นทางรถไฟฟ้าสายสีส้ม ถนนพระราม 9 (พระราม 9 ซอย 13 - ถนนรามคำแหง) ระยะทาง 2.1 กิโลเมตร (7) เส้นทางเชื่อมรถไฟฟ้าสายสีเหลืองและสายสีเขียว (ถนนเทพารักษ์ - ถนนสุขุมวิท) ระยะทาง 4.3 กิโลเมตร			
การดำเนินการ: - กฟน. ว่าจ้างบริษัทที่ปรึกษาเพื่อสำรวจและออกแบบรายละเอียดรวมทั้งจัดทำเอกสารประกวดราคา - ก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานสำหรับจ่ายไฟฟ้าให้ผู้ให้บริการ (ท่อร้อยสายหลักและท่อร้อยสายรอง) - ติดตั้งอุปกรณ์จ่ายไฟฟ้า ทั้งนี้ หลังดำเนินการพัฒนาแล้วเสร็จจะดำเนินการรื้อถอนระบบสายอากาศเดิมออก เพื่อปรับปรุงสภาพภูมิทัศน์ให้สวยงาม	9,972.90	7,500.00	2,472.90

ประโยชน์ที่ประชาชนจะได้รับ: - สามารถรองรับความต้องการใช้ไฟฟ้าสำหรับประชาชนที่อยู่อาศัยตามแนวรถไฟฟ้ามหานครที่มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นได้ - ลดปัญหาไฟฟ้าดับในพื้นที่ตามแนวรถไฟฟ้ามหานคร - บริเวณโครงการรถไฟฟ้ามหานครมีสภาพภูมิทัศน์ที่สวยงาม			
1.6 แผนขยายเขตและปรับปรุงระบบจำหน่ายไฟฟ้า ปี 2566 - 2570 : เป็นการขยายเขตและปรับปรุงระบบจำหน่ายไฟฟ้า เช่น สายป้อนระดับแรงดัน หม้อแปลงจำหน่าย เครื่องวัดหน่วยไฟฟ้า และคาปาซิเตอร์ พร้อมอุปกรณ์ประกอบ เพื่อรองรับความต้องการใช้ไฟฟ้าของประชาชนที่มีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นในเขตให้บริการของ กฟน. และเพื่อเพิ่มความปลอดภัยของระบบไฟฟ้า			
การดำเนินการ: - การสำรวจและออกแบบรายละเอียดงาน - การขออนุญาตใช้พื้นที่จากส่วนราชการที่เกี่ยวข้อง - การติดตั้งอุปกรณ์ไฟฟ้า - การทดสอบการใช้งาน ทั้งนี้ การดำเนินการดังกล่าวจะดำเนินการโดย กฟน. และการว่าจ้างบุคคลภายนอก	18,012.40	13,600.00	4,412.40
ประโยชน์ที่ประชาชนจะได้รับ: - สามารถรองรับความต้องการใช้ไฟฟ้าของประชาชนที่มีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นได้ - ระบบไฟฟ้าของ กฟน. จะมีคุณภาพและปลอดภัยมากขึ้น - สามารถแก้ไขปัญหาไฟฟ้าดับเป็นวงกว้างได้			
วงเงินรวม 6 แผนงาน	54,655.76	41,200.00	13,455.76

ทั้งนี้ เนื่องจากคณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบการกู้เงินในประเทศ ปีงบประมาณ 2565 สำหรับแผนงานขยายเขตและปรับปรุงระบบจำหน่ายไฟฟ้า ปี 2565 - 2566 วงเงิน 2,300 ล้านบาท (มติคณะรัฐมนตรี 13 กันยายน 2565) แล้ว ดังนั้น จึงเหลือวงเงินกู้ในประเทศตามแผนดังกล่าวอีก 4,200 ล้านบาท ส่งผลให้ กฟน. คงเหลือวงเงินกู้ในประเทศตามแผนงานระยะยาวใหม่ รวม 38,900 ล้านบาท (ข้อเสนอในครั้งนี้)

2. คณะกรรมการการไฟฟ้านครหลวง (นายชยวุธ จันทร เป็นประธานกรรมการคณะกรรมการการไฟฟ้านครหลวง) มีมติเห็นชอบและรับทราบแผนการลงทุนระยะยาวใหม่ของ กฟน. จำนวน 6 แผนงานแล้ว

11. เรื่อง การกำหนดอัตราค่าจ้างขั้นต่ำประเภทกิจการโรงแรม

คณะรัฐมนตรีรับทราบตามที่กระทรวงแรงงาน (รง.) เสนอ ประกาศคณะกรรมการค่าจ้าง เรื่อง อัตราค่าจ้างขั้นต่ำประเภทกิจการโรงแรม ลงวันที่ 27 มีนาคม 2567 และประกาศในราชกิจจานุเบกษา ให้มีผลใช้บังคับตั้งแต่วันที่ 13 เมษายน 2567 เป็นต้นไป

สาระสำคัญ

รง. รายงานว่า

1. เดิมคณะรัฐมนตรีมีมติ (26 ธันวาคม 2566) รับทราบประกาศคณะกรรมการค่าจ้าง เรื่อง อัตราค่าจ้างขั้นต่ำ (ฉบับที่ 12) ลงวันที่ 8 ธันวาคม 2566 เพื่อลงประกาศในราชกิจจานุเบกษาให้มีผลใช้บังคับ ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2567 เป็นต้นไป โดยคณะกรรมการค่าจ้างได้กำหนดอัตราค่าจ้างขั้นต่ำ ปี 2567 จำแนกเป็น 17 อัตรา อัตราวันละ 330-370 บาท ในกรุงเทพมหานครและ 76 จังหวัด

2. ต่อมาคณะกรรมการค่าจ้าง¹ มีแนวคิดเกี่ยวกับอัตราค่าจ้างขั้นต่ำประเภทกิจการโรงแรม² เพื่อส่งเสริมการจ้างงานและคุ้มครองแรงงานภาคอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว (กิจการการให้บริการโรงแรมและที่พัก)³ โดยเริ่มนำร่องในพื้นที่ที่มีรายได้จากการท่องเที่ยวสูง 10 พื้นที่ ได้แก่ กรุงเทพมหานคร จังหวัดกระบี่ ชลบุรี เชียงใหม่ ประจวบคีรีขันธ์ พังงา ภูเก็ต ระยอง สงขลา และสุราษฎร์ธานี โดยในการพิจารณากำหนด อัตราค่าจ้างขั้นต่ำประเภทกิจการโรงแรม คณะกรรมการค่าจ้างได้ศึกษาและพิจารณาข้อเท็จจริงเกี่ยวกับอัตรา ค่าจ้างที่ลูกจ้างได้รับอยู่ประกอบกับข้อเท็จจริงอื่น โดยคำนึงถึงดัชนีค่าครองชีพอัตราเงินฟ้อ มาตรฐานการ ครองชีพ ต้นทุนการผลิต ราคาของสินค้าและบริการ ความสามารถของธุรกิจผลิตภาพแรงงาน ผลิตภัณฑ์มวล รวมของประเทศ และสภาพทางเศรษฐกิจและสังคม [ซึ่งเป็นไปตามมาตรา 87 แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครอง แรงงาน พ.ศ. 2541 ที่แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน (ฉบับที่ 6) พ.ศ. 2560]

3. คณะกรรมการค่าจ้างได้กระจายอำนาจการพิจารณาอัตราค่าจ้างขั้นต่ำไปยังภูมิภาค โดยมอบหมายให้คณะอนุกรรมการพิจารณาอัตราค่าจ้างขั้นต่ำกรุงเทพมหานครและคณะอนุกรรมการ พิจารณาอัตราค่าจ้างขั้นต่ำจังหวัด รวม 10 คณะ ซึ่งเป็นองค์กรไตรภาคีเช่นเดียวกับคณะกรรมการค่าจ้าง ทำหน้าที่พิจารณาเสนออัตราค่าจ้างขั้นต่ำประเภทกิจการโรงแรมให้สอดคล้องเหมาะสมกับสภาพเศรษฐกิจ และสังคมในแต่ละพื้นที่ รวมทั้ง สำนวนค่าใช้จ่ายของลูกจ้างและต้นทุนของสถานประกอบการกิจการ ในภาคอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว (การบริการโรงแรมและที่พัก) เพื่อศึกษาข้อมูลข้อเท็จจริงของสภาพเศรษฐกิจ และสังคมปัจจุบันและนำมาใช้ประกอบการพิจารณาอัตราค่าจ้างขั้นต่ำประเภทกิจการโรงแรมให้สอดคล้องกับ กรอบแนวทางการประชุมพิจารณาเสนอแนะอัตราค่าจ้างขั้นต่ำประเภทกิจการโรงแรมเสนอต่อคณะกรรมการ ค่าจ้าง

4. คณะกรรมการค่าจ้างชุดที่ 22 (คณะกรรมการชุดปัจจุบัน) ในการประชุม ครั้งที่ 3/2567 เมื่อวันที่ 26 มีนาคม 2567 มีมติเห็นชอบให้กำหนดอัตราค่าจ้างขั้นต่ำประเภทกิจการโรงแรม เพื่อใช้สำหรับ นายจ้างและลูกจ้างที่ทำงานในสถานประกอบกิจการประเภทกิจการโรงแรมระดับ 4 ดาวขึ้นไป และมีลูกจ้าง ตั้งแต่ 50 คนขึ้นไป ในพื้นที่ 10 จังหวัดนาร่อง ในเขตพื้นที่ที่มีรายได้จากการท่องเที่ยวสูง โดยให้ปรับอัตรา ค่าจ้างขั้นต่ำเพิ่มเป็นอัตราวันละ 400 บาท (ปรับเพิ่มอัตราวันละ 30-55 บาท แล้วแต่เขตพื้นที่) และให้มีผล บังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 13 เมษายน 2567 ดังนี้

พื้นที่ 10 จังหวัดนาร่อง	อัตราเดิม (บาทต่อวัน) (มติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 26 ธันวาคม 2566)
กรุงเทพมหานคร (เฉพาะเขตปทุมวัน วัฒนา)	363 (เพิ่มขึ้น 37 บาท)
กระบี่ (เฉพาะเขตองค์การบริหารส่วนตำบลอ่าวนาง)	347 (เพิ่มขึ้น 53 บาท)
ชลบุรี (เฉพาะเขตเมืองพัทยา)	361 (เพิ่มขึ้น 39 บาท)
เชียงใหม่ (เฉพาะเขตเทศบาลนครเชียงใหม่)	350 (เพิ่มขึ้น 50 บาท)
ประจวบคีรีขันธ์ (เฉพาะเขตเทศบาลหัวหิน)	345 (เพิ่มขึ้น 55 บาท)
พังงา (เฉพาะเขตเทศบาลตำบลคึกคัก)	345 (เพิ่มขึ้น 55 บาท)
ภูเก็ต	370 (เพิ่มขึ้น 30 บาท)
ระยอง (เฉพาะเขตตำบลเพ)	361 (เพิ่มขึ้น 39 บาท)
สงขลา (เฉพาะเขตเทศบาลนครหาดใหญ่)	345 (เพิ่มขึ้น 55 บาท)
สุราษฎร์ธานี (เฉพาะเขตเทศบาลนครเกาะสมุย)	345 (เพิ่มขึ้น 55 บาท)

ทั้งนี้ การกำหนดอัตราค่าจ้างขั้นต่ำประเภทกิจการโรงแรมมุ่งที่จะคุ้มครองแรงงานทั่วไป แรกเข้าทำงานที่เข้าสู่ตลาดแรงงานใหม่ในปี 2567 รวมทั้งแรงงานที่ทำงานในสถานประกอบกิจการประเภท กิจการโรงแรมอยู่แล้ว ให้สามารถดำรงชีพอยู่ได้ตามสภาพเศรษฐกิจในพื้นที่ดังกล่าว เพื่อรองรับการขยายตัว ของภาคการท่องเที่ยวและภาคการผลิตที่เกี่ยวข้องเนื่องในหลายสาขา นำไปสู่การสร้างงานและสร้างผลิตภัณฑ์มวล รวมในประเทศที่มากขึ้น

¹เป็นองค์การไตรภาคีตามพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ. 2541 และที่แก้ไขเพิ่มเติม ประกอบด้วย ตัวแทนฝ่ายนายจ้าง ฝ่ายลูกจ้าง และหน่วยงานภาครัฐ ฝ่ายละ 5 คนเท่ากัน

²คณะกรรมการค่าจ้างกำหนดให้กิจการโรงแรม หมายถึง โรงแรมตามกฎหมายว่าด้วยโรงแรมซึ่งประกอบกิจการ สถานที่พักที่จัดตั้งขึ้นโดยมีวัตถุประสงค์ในทางธุรกิจเพื่อให้บริการที่ พักชั่วคราว สำหรับคนเดินทางหรือบุคคลอื่นใดโดยมีค่าตอบแทนและได้รับมาตรฐานที่พักเพื่อการท่องเที่ยวประเภทโรงแรมระดับการให้บริการ 4 ดาวขึ้นไป ของกระทรวงการ ท่องเที่ยวและกีฬาและมีลูกจ้างตั้งแต่ 50 คนขึ้นไป

³โดยที่มาตรา 87 วรรคสอง แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ. 2541 และที่แก้ไขเพิ่มเติม บัญญัติให้การพิจารณาอัตราค่าจ้างขั้นต่ำจะกำหนดให้ใช้เฉพาะกิจการ งานหรือ สาขาอาชีพประเภทใด เพียงใด ในท้องถิ่นใดก็ได้

12. เรื่อง การยกเว้นค่าผ่านทางพิเศษตามประกาศกระทรวงคมนาคมกำหนดอัตราค่าผ่านทางพิเศษของทางพิเศษบูรพาวิถี ทางพิเศษกาญจนภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์) และทางพิเศษฉลองรัชในช่วงเทศกาลสงกรานต์ พ.ศ. 2567

คณะรัฐมนตรีรับทราบการยกเว้นค่าผ่านทางพิเศษตามประกาศกระทรวงคมนาคมกำหนดอัตราค่าผ่านทางพิเศษของทางพิเศษบูรพาวิถี ทางพิเศษกาญจนภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์) และทางพิเศษฉลองรัชในช่วงเทศกาลสงกรานต์ พ.ศ. 2567 ตามที่กระทรวงคมนาคม (คค.) เสนอ

สาระสำคัญและข้อเท็จจริง

1. ในช่วงเทศกาลสงกรานต์ตั้งแต่ พ.ศ. 2553 ถึง พ.ศ. 2566 กระทรวงคมนาคมมีแนวทางการดำเนินการในการแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดของทางพิเศษบูรพาวิถี โดยในช่วงเทศกาลสงกรานต์ พ.ศ. 2566 กำหนดให้ไม่มีการจัดเก็บค่าผ่านทางพิเศษ ตั้งแต่วันที่ 11 เมษายน 2566 เวลา 00.01 นาฬิกา ถึงวันที่ 17 เมษายน 2566 เวลา 24.00 นาฬิกา โดยในส่วนของทางพิเศษกาญจนภิเษก (บางพลี -สุขสวัสดิ์) ซึ่งรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมมีบัญชาในการประชุมหัวหน้าหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม เมื่อวันที่ 20 พฤศจิกายน 2561 ที่ให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยพิจารณายกเว้นค่าผ่านทางพิเศษของทางพิเศษกาญจนภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์) (รวมทางเชื่อม) ในช่วงเทศกาลสงกรานต์ พ.ศ. 2562 เป็นต้นไป โดยไม่มีการจัดเก็บค่าผ่านทางพิเศษของทางสายดังกล่าวเช่นเดียวกับทางพิเศษบูรพาวิถี เนื่องจากเป็นสายทางที่ต่อเนื่องกันเพื่อระบายนการจราจรแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัด รวมทั้งเป็นการอำนวยความสะดวก และรวดเร็วในการเดินทางของประชาชนให้ดียิ่งขึ้น ต่อมาเมื่อวันที่ 5 มีนาคม 2567 รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมมีข้อสั่งการในการประชุมเตรียมความพร้อมการดำเนินการตามแผนการอำนวยความสะดวกและความปลอดภัยรองรับการเดินทางของประชาชนช่วงเทศกาลสงกรานต์ พ.ศ. 2567 ของกระทรวงคมนาคมมอบหมายให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทย ไปพิจารณาการยกเว้นการจัดเก็บค่าผ่านทางพิเศษของทางพิเศษฉลองรัช โดยขอให้เร่งพิจารณาหากเป็นไปได้ขอให้ดำเนินการให้ทันในช่วงเทศกาลสงกรานต์ พ.ศ. 2567

2. การทางพิเศษแห่งประเทศไทยประสานกับเจ้าหน้าที่กองทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองกรมทางหลวงเกี่ยวกับกำหนดการยกเว้นค่าธรรมเนียมการใช้นายยนต์บนทางหลวงพิเศษของกรมทางหลวงในช่วงเทศกาลสงกรานต์ พ.ศ. 2567 โดยได้รับแจ้งว่า กรมทางหลวงจะกำหนดให้มีการยกเว้นค่าธรรมเนียมการใช้นายยนต์บนทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 และทางหลวงพิเศษหมายเลข 9 ตั้งแต่วันที่ 11 เมษายน 2567 เวลา 00.01 นาฬิกา ถึงวันที่ 17 เมษายน 2567 เวลา 24.00 นาฬิกา

3. คณะกรรมการการทางพิเศษแห่งประเทศไทยได้มีมติในคราวประชุมครั้งที่ 3/2567 เมื่อวันที่ 26 มีนาคม 2567 เห็นชอบการกำหนดอัตราค่าผ่านทางพิเศษของทางพิเศษบูรพาวิถี ทางพิเศษกาญจนภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์) และทางพิเศษฉลองรัช ในช่วงเทศกาลสงกรานต์ พ.ศ. 2567 ไม่มีการจัดเก็บค่าผ่านทางพิเศษ

ของทางพิเศษดังกล่าว ตั้งแต่วันที่ 11 เมษายน 2567 เวลา 00.01 นาฬิกา ถึงวันที่ 17 เมษายน 2567 เวลา 24.00 นาฬิกา

4. การทางพิเศษแห่งประเทศไทยจัดทำข้อมูลการวิเคราะห์ผลกระทบต่อรายได้ที่ไม่ได้เรียกเก็บ และประโยชน์ที่จะได้รับโดยรวมจากการไม่มีการจัดเก็บค่าผ่านทางพิเศษของทางพิเศษบูรพาวิถี ทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์) และทางพิเศษฉลองรัช ในช่วงเทศกาลสงกรานต์ พ.ศ. 2567 เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการพิจารณา ดังนี้

ทางพิเศษบูรพาวิถี ระหว่างวันที่ 11 เมษายน 2567 ถึงวันที่ 17 เมษายน 2567

ผลการวิเคราะห์	เฉลี่ย/วัน	หาก กทพ. ยกเว้นค่าผ่านทาง รวม 7 วัน
ปริมาณจราจร	147,769 คัน/วัน	1,034,383 คัน
รายได้ที่ไม่เรียกเก็บ	5,724,571 บาท/วัน	40,071,997 บาท
ผลประโยชน์ที่ได้รับ		
-VOC Saving	2,251,424 บาท/วัน	15,759,968 บาท
-VOT Saving	4,113,579 บาท/วัน	28,795,053 บาท
รวม	6,365,003 บาท/วัน	44,555,021 บาท

ทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี- สุขสวัสดิ์) ระหว่างวันที่ 11 เมษายน 2567 ถึงวันที่ 17 เมษายน 2567

ผลการวิเคราะห์	เฉลี่ย/วัน	หาก กทพ. ยกเว้นค่าผ่านทาง รวม 7 วัน
ปริมาณจราจร	180,687 คัน/วัน	1,264,809 คัน
รายได้ที่ไม่เรียกเก็บ	7,400,940 บาท/วัน	51,806,580 บาท
ผลประโยชน์ที่ได้รับ		
-VOC Saving	3,558,979 บาท/วัน	24,912,853 บาท
-VOT Saving	5,288,872 บาท/วัน	37,022,104 บาท
รวม	8,847,851 บาท/วัน	61,934,957 บาท

ทางพิเศษฉลองรัช ระหว่างวันที่ 11 เมษายน 2567 ถึงวันที่ 17 เมษายน 2567

ผลการวิเคราะห์	เฉลี่ย/วัน	หาก กทพ. ยกเว้นค่าผ่านทาง รวม 7 วัน
ปริมาณจราจร	159,258 คัน/วัน	1,114,806 คัน
รายได้ที่ไม่เรียกเก็บ	6,859,242 บาท/วัน	48,014,694 บาท

ผลประโยชน์ที่ได้รับ		
-VOC Saving	2,895,848 บาท/วัน	20,270,936 บาท
-VOT Saving	5,539,769 บาท/วัน	38,778,383 บาท
รวม	8,435,617 บาท/วัน	59,049,319 บาท

ประโยชน์และผลกระทบ

การยกเว้นค่าผ่านทางพิเศษของทางพิเศษบูรพาวิถี ทางพิเศษกาญจนภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์) ทางพิเศษฉลองรัช ในช่วงเทศกาลสงกรานต์ พ.ศ. 2567 ระหว่างวันที่ 11 เมษายน 2567 ถึงวันที่ 17 เมษายน 2567 รวม 7 วัน

ประโยชน์ ผลประโยชน์ที่ประเทศชาติ และการทางพิเศษแห่งประเทศไทยจะได้รับ นอกเหนือจากผลประโยชน์ที่ประเมินเป็นมูลค่าเงินได้ (VOC Saving, VOT Saving) ยังมีผลประโยชน์ที่ไม่สามารถประเมินเป็นมูลค่าเงินได้ ได้แก่ ความสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัยต่อผู้ใช้ทางพิเศษ และลดมลพิษทางอากาศบริเวณหน้าด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษ อีกทั้งเป็นการแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางพิเศษช่วงเทศกาลที่มีประชาชนเดินทางเป็นจำนวนมาก และเป็นการแสดงถึงความรับผิดชอบต่อของการทางพิเศษแห่งประเทศไทยที่มีต่อประชาชนเพื่อให้เกิดเป็นภาพลักษณ์ที่ดีของหน่วยงาน และเป็นการประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนมาใช้ทางพิเศษทั้ง 3 สายทาง มากยิ่งขึ้น

ผลกระทบ การทางพิเศษแห่งประเทศไทย ไม่ได้รับรายได้ในช่วงเทศกาลสงกรานต์ พ.ศ. 2567 ระหว่างวันที่ 11 เมษายน 2567 ถึงวันที่ 17 เมษายน 2567 รวม 7 วัน ซึ่งจะมีปริมาณจราจรมาใช้ทางพิเศษประมาณ 3,413,998 คัน เป็นรายได้ประมาณ 139,893,271 บาท

ค่าใช้จ่ายและแหล่งที่มา หรือการสูญเสียรายได้

การดำเนินการยกเว้นค่าผ่านทางพิเศษดังกล่าวในช่วงเทศกาลสงกรานต์ พ.ศ. 2567 การทางพิเศษแห่งประเทศไทยไม่มีการจัดเก็บค่าผ่านทางพิเศษของทางพิเศษบูรพาวิถี ทางพิเศษกาญจนภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์) และทางพิเศษฉลองรัชในช่วงเทศกาลสงกรานต์ พ.ศ. 2567 ระหว่างวันที่ 11 เมษายน 2567 ถึงวันที่ 17 เมษายน 2567 รวม 7 วัน จะมีปริมาณจราจรมาใช้ทางพิเศษประมาณ 3,413,998 คัน จะทำให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทย ไม่ได้รับรายได้ประมาณ 139,893,271 บาท แต่จะได้ผลประโยชน์ตอบแทนทางด้านเศรษฐกิจประเมินเป็นมูลค่าเงินประมาณ 165,539,297 บาท ซึ่งประกอบด้วยมูลค่าจากการประหยัดค่าใช้จ่ายจากการใช้รถ (Vehicle Operating Cost Saving : VOC Saving) 60,943,757 บาท และมูลค่าจากการประหยัดเวลาในการเดินทาง (Value of Time Saving : VOT Saving) 104,595,540 บาท รวมเป็นเงินประมาณ 165,539,297 บาท

13. เรื่อง สรุปผลการดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. 2567 และข้อเสนอเชิงนโยบายเพื่อขับเคลื่อนงานด้านความปลอดภัยทางถนน

คณะรัฐมนตรีรับทราบสรุปผลการดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. 2567 และข้อเสนอเชิงนโยบายเพื่อขับเคลื่อนงานด้านความปลอดภัยทางถนน ตามที่ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนเสนอ ดังนี้

สาระสำคัญและข้อเท็จจริง

คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 21 มีนาคม 2567 เห็นชอบการดำเนินการตามมาตรการและแผนการดำเนินงานป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่และช่วงเทศกาลสงกรานต์ให้ถือเป็นภารกิจสำคัญและจำเป็นต้องดำเนินการอย่างต่อเนื่องทุกปี โดยให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องทุกหน่วยงาน ตั้งงบประมาณรองรับให้เหมาะสม

คณะกรรมการนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนแห่งชาติ ได้มีมติในคราวประชุมครั้งที่ 1/2566 เมื่อวันที่ 13 ธันวาคม 2566 เห็นชอบแผนบูรณาการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลและช่วงวันหยุด พ.ศ. 2567 เพื่อให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องทุกภาคส่วนใช้เป็นกรอบการดำเนินงานในปี พ.ศ. 2567

คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 2 มกราคม 2567 เห็นชอบตามที่นายกรัฐมนตรีเสนอ เรื่อง การเดินทางของประชาชนในช่วงเทศกาลปีใหม่ โดยนายกรัฐมนตรีขอให้กระทรวงคมนาคม กระทรวงมหาดไทย สำนักงานตำรวจแห่งชาติ และศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องดูแลความปลอดภัยทางถนนและอำนวยความสะดวกให้กับประชาชนที่อยู่ระหว่างเดินทางกลับ และในปีต่อไปขอให้ทุกหน่วยงานร่วมมือร่วมใจกันปฏิบัติงานอย่างเต็มที่ เพื่อให้ภาพรวมการเกิดอุบัติเหตุลดลงได้มากยิ่งขึ้น

ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน ได้ดำเนินการตามแผนบูรณาการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. 2567 โดยร่วมกับหน่วยงานภาคีเครือข่ายที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคประชาสังคม ดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ภายใต้ชื่อ “ขับซึ่ปลอดภัย เมืองไทยไร้อุบัติเหตุ” ช่วงควบคุมเข้มข้น ระหว่างวันที่ 29 ธันวาคม 2566 - 4 มกราคม 2567 เสร็จเรียบร้อยแล้ว สรุปสาระสำคัญได้ดังนี้

สถิติอุบัติเหตุทางถนนช่วงควบคุมเข้มข้น ระหว่างวันที่ 29 ธันวาคม 2566 - 4 มกราคม 2567 (รวม 7 วัน)

จำนวนครั้งการเกิดอุบัติเหตุ (ครั้ง)	จำนวนผู้บาดเจ็บ (admit) (คน)	จำนวนผู้เสียชีวิต (ราย)
2,288	2,307	284

การดำเนินงานช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. 2567 ช่วงควบคุมเข้มข้นระหว่างวันที่ 29 ธันวาคม 2566- 4 มกราคม 2567 เมื่อเปรียบเทียบกับเทศกาลปีใหม่เฉลี่ย 3 ปีย้อนหลัง มีผลการดำเนินงานเป็นไปตามเป้าหมายตัวชี้วัดที่กำหนด ประกอบด้วย

1. การเกิดอุบัติเหตุ 2,288 ครั้ง ลดลงร้อยละ 19.06 ผู้บาดเจ็บ (admit) 2,307 คน ลดลงร้อยละ 17.95 ผู้เสียชีวิต 284 ราย ลดลงร้อยละ 18.23
 2. การเกิดอุบัติเหตุใหญ่ 25 ครั้ง เพิ่มขึ้นร้อยละ 7.14
 3. การเสียชีวิต ณ จุดเกิดเหตุ 165 ราย ลดลงร้อยละ 15.19
 4. ผู้เสียชีวิตในเหตุการณ์เสี่ยงหลัก ได้แก่ ขับรถเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนด ลดลงร้อยละ 36.80 ดื่มแล้วขับ ลดลงร้อยละ 27.59 ไม่สวมหมวกนิรภัย ลดลงร้อยละ 6.46 ไม่คาดเข็มขัดนิรภัยลดลงร้อยละ 55.88 และขับรถย้อนศร เพิ่มขึ้นร้อยละ 71.43

จากการดำเนินงานช่วง 7 วัน พบว่า สถิติในภาพรวมเป็นไปตามเป้าหมายที่กำหนด ทั้งจำนวนครั้งการเกิดอุบัติเหตุ ผู้บาดเจ็บ (admit และผู้เสียชีวิตลดลง และพฤติกรรมเสี่ยงหลักที่ทำให้มีผู้เสียชีวิตลดลง อาทิ การขับรถเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนด ดื่มแล้วขับ ไม่สวมหมวกนิรภัย และ ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย ซึ่งเป็นผลจากการมุ่งเน้นการบังคับใช้กฎหมายควบคู่กับการรณรงค์ประชาสัมพันธ์ และให้ความสำคัญในระดับพื้นที่ โดยดำเนินการมาตรการเชิงรุกให้ท้องที่และท้องถิ่น ร่วมกับอาสาสมัคร จิตอาสา และประชาชนในหมู่บ้าน ชุมชนจัดตั้ง “ด่านชุมชน” “ด่านครอบครัว” และการเคาะประตูบ้าน เพื่อควบคุมพฤติกรรมเสี่ยงของคนในพื้นที่ แต่เมื่อพิจารณา จากสถิติอุบัติเหตุทางถนนเมื่อเทียบกับเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. 2566 พบว่า พฤติกรรมเสี่ยงขับรถเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนด ยังเป็นสาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุเพิ่มขึ้น และพฤติกรรมเสี่ยงดื่มแล้วขับเป็นพฤติกรรมเสี่ยงที่ให้เสียชีวิตเพิ่มขึ้น ยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุเพิ่มขึ้น คือ รถกระบะ รถเก๋ง และรถจักรยานยนต์พ่วงข้าง ถนนที่เกิดอุบัติเหตุเพิ่มขึ้น คือ ถนนองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ได้แก่ ถนนในเขตเมือง (เทศบาล) ถนนองค์กรบริหารส่วนตำบล (อบต.) ลักษณะการชนโดยไม่มีคูกรณี คนเดินเท้า และสัตว์เลี้ยงเพิ่มขึ้น ช่วงอายุผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตเพิ่มขึ้น คือ ช่วงอายุต่ำกว่า 15 ปี อายุ 20-29 ปี และอายุ 60-69 ปี รวมทั้งพฤติกรรมขับขี่ยานพาหนะที่ไม่มีใบขับขี่เพิ่มมากขึ้น ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนได้รวบรวมข้อเสนอแนะจากการประชุมคณะอนุกรรมการเฉพาะกิจศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนตลอดทั้งปี โดยได้จัดทำข้อเสนอเชิงนโยบายเพื่อขับเคลื่อนงานด้านความปลอดภัยทางถนน ดังนี้

1. ให้สำนักงานตำรวจแห่งชาติ และกรมทางหลวงพิจารณาหาแนวทางนำเทคโนโลยีมาสนับสนุนการบังคับใช้กฎหมายให้ครอบคลุมถนนสายหลักทุกเส้นทาง โดยจัดหาเครื่องมืออุปกรณ์ในการบังคับใช้กฎหมาย อาทิ เครื่องตรวจจับความเร็ว และกล้องโทรทัศน์วงจรปิด (CCTV) เป็นต้น เพื่อลดพฤติกรรมเสี่ยงขับรถเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนด ซึ่งเป็นสาเหตุหลักที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุทางถนน

2. ให้สำนักงานตำรวจแห่งชาติ และกรมการขนส่งทางบกบูรณาการข้อมูลการกระทำผิดกฎหมายให้เป็นเอกภาพ และประสานหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกำหนดแนวทางการนำข้อมูลการกระทำผิดไปใช้ประกอบการพิจารณาไม่จัดทำเอกสารที่ทางราชการออกให้ หรือไม่ต่อใบอนุญาตต่าง ๆ อาทิ ใบอนุญาตขับรถและหนังสือเดินทาง เป็นต้น

3. ให้กรมส่งเสริมการปกครองท้องถิ่นหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณาปรับปรุงแก้ไขหลักเกณฑ์ เงื่อนไข และแนวทางการเบิกจ่ายงบประมาณขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น เพื่อสนับสนุนการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนให้มีประสิทธิภาพ โดยให้สามารถจัดหาเครื่องมืออุปกรณ์ในการบังคับใช้กฎหมายได้ อาทิ เครื่องตรวจจับความเร็ว และกล้องโทรทัศน์วงจรปิด (CCTV) เป็นต้น

4. ในระดับพื้นที่ให้ใช้กลไกศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนทุกระดับลดปัจจัยเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุทางถนนอย่างต่อเนื่อง เน้นการบังคับใช้กฎหมายควบคู่กับการรณรงค์ประชาสัมพันธ์และดำเนินมาตรการเชิงรุก เพื่อสร้างการรับรู้ ความตระหนัก และจิตสำนึกด้านความปลอดภัยทางถนน

5. ให้สำนักงานตำรวจแห่งชาติ กรมการขนส่งทางบก สถานประกอบการ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องร่วมกันกำหนดแนวทางการให้ความรู้เกี่ยวกับการใช้รถใช้ถนนในประเทศไทยกับชาวต่างชาติ ทั้งนักท่องเที่ยวและชาวต่างชาติที่เข้ามาทำงานในประเทศไทย เพื่อให้ใช้รถใช้ถนนได้อย่างปลอดภัย อาทิ ความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจร ระเบียบหลักเกณฑ์ในการจัดทำใบขับขี่ และหลักการขับขี่ที่ปลอดภัย เป็นต้น
