

นโยบายรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

1. นโยบายเร่งด่วน
การแก้ไขปัญหาโครงการก่อสร้างล่าช้า ที่ไม่เป็นไปตามแผนที่กำหนด ก่อให้เกิดผลกระทบต่อคุณภาพชีวิตของประชาชน เช่น โครงการก่อสร้าง ถนนพระราม 2
การแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดบนถนนสายหลัก PM 2.5 จากรถบรรทุก รถโดยสารสาธารณะ โดยการตรวจสอบสภาพรถ และดำเนินการให้เป็นไปตามกฎหมายอย่างเคร่งครัด
การปรับเวลาเดินรถบรรทุก 10 ล้อขึ้นไป เข้าเขตพื้นที่กรุงเทพฯ และปริมณฑล ให้สอดคล้องกับสภาพการจราจรและการใช้รถใช้ถนนของประชาชนในปัจจุบัน โดยจะสามารถเดินรถได้หลังเวลา 24.00 น. ถึง 04.00 น. ทั้งนี้ จะต้องมีการสื่อสารกับผู้ประกอบการที่ใช้รถบรรทุก 10 ล้อ และดำเนินการอย่างค่อยเป็นค่อยไป
การกำหนดอัตราความเร็วถนน 4 ช่องทางจราจรขึ้นไป ให้ใช้อัตราความเร็วได้ไม่เกิน 120 กิโลเมตรต่อชั่วโมง เพื่อระบายการจราจรให้คล่องตัวยิ่งขึ้น โดยจะต้องมีการบูรณาการร่วมกับสำนักงานตำรวจแห่งชาติเพื่อดำเนินการให้เป็นรูปธรรมต่อไป
2. การสร้างทางเลือกใหม่
โดยการให้บริการรถรับจ้างโดยสารสาธารณะผ่านแอปพลิเคชัน และกำหนดแนวทาง/มาตรการช่วยเหลือผู้ประกอบการรถรับจ้างโดยสารสาธารณะ (AXI) รูปแบบเดิม โดยมอบหมายให้ ขบ. ดำเนินการดังนี้ - ศึกษารูปแบบ เงื่อนไขการอนุญาตบริการรถรับจ้างโดยสารสาธารณะผ่านแอปพลิเคชันที่ถูกต้องตามกฎหมาย เพื่อเป็นประโยชน์แก่ประชาชน - ศึกษาและกำหนดมาตรการช่วยเหลือผู้ประกอบการรถรับจ้างโดยสารสาธารณะ (AXI) ในปัจจุบัน เพื่อนำไปสู่การเพิ่มรายได้ ลดรายจ่าย
3. การพัฒนาคุณภาพการให้บริการประชาชน ด้วยเทคโนโลยีดิจิทัล
ศึกษา และจัดทำแผนการใช้บัตรโดยสารเชื่อมโยงรถไฟฟ้าทุกระบบ เช่น Common Ticket สามารถให้บริการได้อย่างเป็นรูปธรรม เพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ประชาชน
ศึกษา และจัดทำแผนแก้ปัญหาด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษ และทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (Motorway) ให้รถสามารถผ่านด่านเก็บค่าผ่านทางฯ ได้อย่างรวดเร็ว ลดความแออัดของรถบริเวณหน้าด่านเก็บค่าผ่านทางฯ
4. การลดภาระค่าครองชีพให้แก่ประชาชน (ให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องศึกษาแนวทาง พร้อมนำเสนอแผนงานแนวทางปฏิบัติ ให้แล้วเสร็จภายใน 1 เดือน)
พัฒนาการให้บริการรถโดยสารประจำทาง ขสมก. และรถร่วมโดยสารประจำทาง ให้เป็นรถโดยสารปรับอากาศทั้งระบบ และมีการจัดเก็บค่าโดยสารเป็นระบบบัตรโดยสารอิเล็กทรอนิกส์ (E-Ticket) หรือระบบตั๋วร่วม รวมทั้งมีราคาค่าโดยสารที่เหมาะสม ทั้งนี้ ต้องไม่มีผลกระทบต่องบประมาณภาครัฐ โดยมีการบริหารจัดการที่เป็นระบบ ไม่จัดเส้นทางเดินรถที่ซ้ำซ้อน
ศึกษาแนวทางการปรับลดอัตราค่าโดยสารรถไฟฟ้า โดยต้องไม่มีผลกระทบต่องบประมาณภาครัฐ
ศึกษาแนวทางการปรับลดค่าผ่านทางพิเศษทุกประเภท (ทางพิเศษ ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง โทลล์เวย์) ตั้งแต่ 5 – 10 บาท โดยต้องไม่มีผลกระทบต่อสัญญากับเอกชน
5. การพัฒนาการคมนาคมขนส่งทางราง
พัฒนารถไฟฟ้าทางคู่ เพิ่มการขนส่งระบบราง เป็นร้อยละ 30 ภายในเวลา 3 ปี เพื่อให้เป็นระบบโลจิสติกส์หลักในการขนส่งสินค้า โดยให้ ขร. และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการ

สนับสนุนภาคเอกชนเป็นผู้ร่วมให้บริการเดินรถ เพื่อประโยชน์สูงสุดแก่ประชาชน และลดภาระขององค์กร
ศึกษา วิจัย และพัฒนาการใช้ประโยชน์จากรถไฟฟ้าที่มีอยู่ ในปัจจุบัน สามารถใช้ให้เกิดประโยชน์สูงสุด ได้ผลตอบแทนที่คุ้มค่า และให้บริการประชาชนได้อย่างเต็มประสิทธิภาพ
6. การพัฒนาการคมนาคมขนส่งทางน้ำ
พัฒนาการขนส่งทางน้ำให้เป็นการเดินทางและการขนส่งทางเลือกในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล ให้สามารถเชื่อมโยงกับการขนส่งระบบอื่นๆ ได้
พัฒนาการขนส่งสินค้าทางน้ำจากท่าเรือบางสะพาน จ.ประจวบคีรีขันธ์ ท่าเรือแหลมฉบัง ส่งสินค้ามายังท่าเรือกรุงเทพฯ เพื่อลดปริมาณรถบรรทุกจากภาคใต้เข้าสู่กรุงเทพมหานคร และปริมณฑล
6. การพัฒนาการคมนาคมขนส่งทางอากาศ
พัฒนาระบบการขนส่งทางอากาศ เพิ่มศักยภาพท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ท่าอากาศยานดอนเมือง และท่าอากาศยานภูมิภาคให้สามารถรองรับผู้โดยสารได้ไม่น้อยกว่า 150 ล้านคนต่อ
สนับสนุนสายการบินต้นทุนต่ำ (Low Cost Airlines) ให้สามารถบริการประชาชนในภูมิภาคได้เพิ่มขึ้น โดยจะมีการตรวจสอบ ควบคุม เพื่อให้มีคุณภาพการให้บริการตามมาตรฐานสากล
8. การจัดทำโครงการก่อสร้างของกระทรวงคมนาคมให้เกิดการพัฒนาเศรษฐกิจอย่างต่อเนื่อง
ใช้หลักการ Thai First คือ ไทยทำ ไทยใช้ คนไทยต้องได้ก่อนเป็นหลักการสำคัญในการพิจารณา
การใช้วัสดุทดแทนที่ผลิตจากยางพาราในโครงการต่างๆ เช่น วัสดุกันถนน หลักเขตบอทาง หมอนรางรถไฟ เป็นต้น เพื่อช่วยยกระดับราคายางพารา แก้ปัญหารายได้ของเกษตรกรชาวสวนยาง โดยให้ศึกษามูลค่ายางพาราทั้งหมดที่ คค. สามารถนำมาใช้ในโครงการต่างๆ
ส่งเสริมให้ท่าอากาศยานภูมิภาคเป็นศูนย์กลางรวบรวมผลผลิต และกระจายสินค้าเกษตร หรือสินค้าเน่าเสียง่าย (Perishable Commodity) ออกสู่ตลาด เพื่อช่วยเหลือเกษตรกรให้สามารถจำหน่ายผลผลิตได้มากขึ้น
9. การดำเนินการใดๆ ให้ยึดถือปฏิบัติตามกฎหมายโดยเคร่งครัด โดยการทำงานของทุกหน่วยงานต้องยึดถือความโปร่งใส ตรวจสอบได้เป็นสำคัญ
การดำเนินการใดๆ ให้ยึดถือปฏิบัติตามกฎหมายโดยเคร่งครัดโดยการทำงานของทุกหน่วยงานต้องยึดถือความโปร่งใส ตรวจสอบได้เป็นสำคัญ
10. การเปิดรับฟังข้อมูลจากข้าราชการ และสหภาพรัฐวิสาหกิจ ของทุกหน่วยงานในสังกัด คค. ซึ่งจะเป็นส่วนหนึ่งในการพิจารณาประกอบการตัดสินใจของฝ่ายนโยบายต่อไป
การเปิดรับฟังข้อมูลจากข้าราชการ และสหภาพรัฐวิสาหกิจของทุกหน่วยงานในสังกัด คค. ซึ่งจะเป็นส่วนหนึ่งในการพิจารณาประกอบการตัดสินใจของฝ่ายนโยบายต่อไป